

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FILOZOFICKÁ FAKULTA**

**ÚSTAV SVĚTOVÝCH DĚJIN**

**Bakalářská práce**

**KAŽDODENNÍ ŽIVOT ČESKÝCH (ČESKOSLOVENSKÝCH) LETCŮ  
VE VELKÉ BRITÁNII V LETECH 1939-1945**

Everyday Life of the Czech (Czechoslovak) Pilots in Great Britain (1939-1945)

**Markéta Krausová**

Praha 2012

Vedoucí práce: doc. PhDr. Martin Kovář, PhD.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 8. 5. 2012

.....  
Jméno autorky

Poděkování autora.

Děkuji doc. PhDr. Martinu Kovářovi, Ph.D. za cenné rady a návrhy při vedení a zpracování bakalářské práce. Zároveň děkuji zaměstnancům Vojenského ústředního archívu v Praze za poskytnuté materiály a pomoc. V neposlední řadě děkuji svým rodičům za maximální toleranci a pochopení.

### **Abstrakt**

Autorka ve své práci analyzuje každodenní život československých letců, příslušníků RAF, ve Velké Británii. Vzhledem k obsáhlosti této problematiky se zaměřuje pouze na určité oblasti života československých pilotů a dalšího personálu Královského letectva ve Velké Británii. Jedná se především o úroveň ubytování, stravování, oslavy, uniformy, hodnosti a platy. Neopomíjí ani vztah k anglickým ženám-příslušnicím pomocných složek britské armády. Autorka přitom vychází z archivních materiálů, především ze zdrojů Vojenského ústředního archívu v Praze, a z rozsáhlé odborné literatury.

### **Klíčová slova**

Velká Británie, druhá světová válka, RAF, českoslovenští piloti

### **Abstract**

Author of this thesis analyses everyday life of the Czechoslovak pilots, members of the RAF in the Great Britain. Considering the large scale that encompasses this issue, the focus will be only on the specific field of life of the Czechoslovak pilots and other personnel in RAF. It will mainly include accommodation, eating, celebrating, uniforms, ranks and pays. Relationship towards the British women will not be left out either, regarding them not only as members of an auxiliary force but also as ordinary women. Author uses an extensive amount of literature and archive material, especially one from the Central Military Archive in Prague.

### **Keywords**

Great Britain, Second World War, RAF, Czechoslovak pilots

## Obsah

Abstrakt.....	4
Klíčová slova.....	4
Abstract (EN).....	5
Keywords.....	5
Obsah.....	6
Seznam zkratk a cizojazyčných výrazů.....	7
Úvod.....	9
1. Zrod a formování československého letectva ve Velké Británii.....	13
1.1.    310. československá stíhací peruť.....	19
1.2.    311. československá bombardovací peruť.....	20
1.3.    312. československá stíhací peruť.....	21
1.4.    313. československá stíhací peruť.....	22
1.5.    68. noční stíhací peruť.....	23
2. Ubytování, stravování a přidělové dávky.....	24
3. Za hranice všedních dnů, „boj s nepřítelem“.....	32
4. Ženy, manželství a děti.....	37
4.1.    WAAF ( <i>Woman's Auxilliary Air Force</i> ).....	39
5. V zajetí.....	44
6. Stejnokroje, hodnosti a platy.....	50
7. Smrt, návrat domů a situace po roce 1948.....	56
Závěr.....	59
Seznam použitých pramenů a literatury.....	62
Obrazová příloha.....	65

### **Seznam zkratk a cizojazyčných výrazů**

ACW 1 – Aircraftwomen 1 (vojačka 1. třídy)  
ACW 2 – Aircraftwomen 2 (vojačka 2. třídy)  
Appelplatz – shromaždiště  
ATA – Air Transport Auxiliary (Letecká dopravní pomocná služba)  
ATS – Auxiliary Teritorial Service (Pomocná ženská služba)  
battle dress – bojové oblečení  
Bomber Command – Velitelství bombardérů  
Command Head Quarters – Velitelství bombardovacího letectva  
Church parade – kostelní přehlídka  
Czechoslovakia – Československo  
Commonwealth of Nations – Společenství národů  
ČSA – Československé státní aerolinie  
Education Officer – výchovný (školní) úředník  
FANY – First Aid Nursing Yeomanry (První dobrovolná ošetrovatelská pomoc)  
Field Service Cap – polní služební čepice  
Fighter command – Velitelství Královského letectva  
Flight – letka  
fish and chips – ryba a hranolky, tradiční britský pokrm  
Foreign Office – Ministerstvo zahraničí Velké Británie  
Gestapo – Geheime Staatspolizei (Tajná státní policie)  
LACW – Leading Aircraftwomen  
Luftwaffe – Německé vojenské letectvo  
NAAFI – Navy, Army, Air Force Institut (Institut námořních, vojenských, vzdušných síl)  
Pilot Officer (P/O) – poručík  
Protektorat Böhmen und Mähren – Protektorát Čechy a Morava  
RAF – Royal Air Force (Královské letectvo)  
RAFVR – Royal Air Force Volunteer Reserve (Dlouhodobá záloha Královského letectva)  
RFC – Royal Flying Corps (Královské vzdušné síly)  
RNAS – Royal Naval Air Service (Královské námořní vzdušné síly)  
Royal Air Force Station – stanice RAF  
Senior British Officer – britský stračí úředník

Service Cap – služební čepice

Squadron – perut' RAF

Squadron Leader (S/Ldr) – major

Sweep – zametání, název pilotů RAF pro ofenzivní operace RAF nad nepřátelským územím nebo nad mořem

WAAF – Women's Auxiliary Air Force (Ženská pomocná služba)

WRAF – Women's Royal Air Force (Ženské Královské letecké síly)

Wing – křídlo

Wing Commander (WCdr) – podplukovník

YMCA – Young Men's Christian Association (Křesťanské sdružení mladých mužů)



## Úvod

Téma své bakalářské práce jsem si, s nadsázkou řečeno, vlastně zvolila již velmi dávno, zejména proto, že k němu mám určitý osobní vztah. Jedna nevinná dětská hra na schovávanou na půdě mých prarodičů stála za objevením staré krabice s různými dokumenty a fotografiemi. Tehdy jsem se poprvé dozvěděla, že babiččin strýc Jaroslav Louda (1919-1944) byl jedním z oněch statečných mužů, kteří za svobodu své země bojovali až v daleké Anglii. V době získání těchto prvních informací mi bylo pouhých deset let. V tomto dětském věku jsem si „strýce“ představovala jako pohádkového hrdinu a až později jsem si uvědomila, že byl hrdinou skutečným. Byla to tedy právě blízká rodinná vazba, která mě přivedla k problematice československých pilotů ve Velké Británii.

Dnes jsou to již desítky let od chvíle, kdy mladí muži opouštěli svou okupovanou zemi, aby se poté na frontách druhé světové války jako českoslovenští letci-piloti, navigátoři, střelci, radiotelegrafisté i všechen pozemní personál podle svých sil a možností snažili přispět k porážce a vyhnání okupantů hitlerovského Německa ze své vlasti. Byl to jejich společný cíl, který je navzájem spojoval.

Ihned po okupaci Československa se v hlavách mladých československých pilotů zrodil plán na to, jak pomoci své vlasti ke znovunabytí svobody. Jednou z možností jak toho dosáhnout byl odchod do zahraničí. Po úspěšných bojích ve Francii a po její kapitulaci se rozhodli odejít do Velké Británie. Zde vstoupili do služeb britského RAF (*Royal Air Force*; nejstarší nezávislé vojenské letectvo na světě, které vzniklo 1. dubna 1918 sloučením Royal Flying Corps a Royal Naval Air Service). Významnou roli sehrálo především během druhé světové války. Součástí RAF byly za druhé světové války i československé perutě-310. stíhací, 312. stíhací, 313. stíhací a 311. bombardovací.

Moje „pátrání“ po životních osudech Jaroslava Loudy (1919-1944) začalo před třemi lety. Téma druhé světové války a československého zahraničního odboje ve mně vzbudilo touhu po získání dalších nových informací týkajících se této problematiky. V tuto dobu jsem poprvé navštívila Vojenský historický archiv v Praze a nyní jsem se do tohoto archívu znovu vrátila pro podrobnější informace ke své bakalářské práci.

V obsáhlém fondu Československého letectva ve Velké Británii jsem našla velké množství potřebných informací. Hlavním zdrojem pro mě byly letecké karty jednotlivých letců, kroniky jednotlivých perutí, korespondence tajná a důvěrná, ale i složky zabývající se předpisy o stejnokrojích, potravinových dávkách, vybavení letišť atd. Většina materiálu byla dovezena po válce z Anglie a je tedy v anglickém jazyce.

Neméně důležitý podíl zdrojů pro mé bádání měla dostupná odborná literatura. V nepřehledném množství literatury, které jsem získala především v historickém kabinetu FF UK v Praze a v Národní knihovně bylo mnoho nevyčerpatelného množství informací a důležitých faktů.

Využila jsem nejen souhrnných monografií, mezi něž patří například práce Eduarda Čejky, Jacka Cassin-Scotta a Richarda Holmse zahrnující nejen problematiku celé druhé světové války, ale i československého odboje na západě a ženských příslušnic armád. Jmenný seznam pilotů, kteří se z Velké Británie nevrátili jsem získala díky monografii Františka Louckého *Mnozí nedoletěli*. Z této publikace jsem také vycházela především při psaní kapitoly *V zajetí*. O bojové činnosti i formování jednotlivých perutí jsem se nejvíce dozvěděla z knih Zdeňka Hurta *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války* a Ladislava Kudrny *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény: prostředí, společenských struktur, volného času, morálky, věkové hranice a zabíjení*, která mi nejvíce přiblížila život a vybavení bojových letišť. Výňatky z kronik a denních záznamů jednotlivých československých perutí jsem našla v knize *Zemřeli jsme pro Anglii* Manuela F. van Eycka

Nejvíce jsem ale pracovala s jinou rozsáhlou studií Ladislava Kudrny *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Právě Kudrna mi poskytl první impulsy s tím, kde bych měla hledat a jakou literaturu a dostupný materiál prostudovat. Já jsem ve své práci nechtěla přepisovat jeho dílo, spíše jsem se snažila danou problematiku shrnout jak z pohledu archivního materiálu, tak především z pohledu mužů, kteří v Anglii bojovali. Právě k tomu mi posloužily knihy zachycující jejich paměti.

Nejdůležitější a nejzajímavější pro mě byla dvoudílná autobiografie nymburského rodáka Viléma Bufky *Bombardér T-2990 se odmlčel... a ...dole čeká kat*, dále pak vzpomínky Zbyňka M. Dudy *Velitel stíhacího letectva*, strhující zážitky Františka Fajtla popsané v knihách *Boje a návraty* a *Zlomená křídla*,

nemluvě o dílech Jiřího Rajlichy a Jiřího Sehnala *Stíhací pilot*, kde sepsali vzpomínky Leopolda Šroma, a o autobiografii Miroslava Vilda *Osud byl mým přítelem*.

K podrobnějšímu získání informací o zapojení žen v britském letectvu mi pomohla zmiňovaná monografie Jacka Cassin-Scotta *Ženy ve válce. Britské, americké, německé s ruské příslušnice armád*, dále autobiografie členky ženského sboru WAAF Pip Beckové *Stále ve střehu. Ženský sbor pomocných služeb letectva na velitelství letiště pro bombardéry RAF*, kniha *Vojáci v sukních* od Dany Vávrové a příspěvek Zlatice Zudové-Leškové *Ženy v čs. armáde v letech 1939-1945* ve sborníku *Statečné ženy, o kterých se málo ví*.

V národní knihovně v Praze jsem prošla i jednotlivá digitalizovaná vydání periodik *Čechoslovák*, *Čechoslovák v zahraničí* a *Čechoslovák v Anglii*, který během druhé světové války vycházel ve Velké Británii. Přínosná pro mě byla především rubrika z *Vojákovy kapsy* a *Válka*, která popisovala zážitky vojáků z boje i ze života na základnách.

Osobně jsem hovořila se strýcem (Václav Louda; nar. 1950; Kostomlátky okr. Nymburk; 15. 12. 2011) mého otce, který mě seznámil s podrobnostmi o životě Jaroslava Loudy, jež znal z vyprávění svého otce, který byl jeho bratrem. Právě Václav Louda mi poskytl fotografie z rodinného alba a některé dokumenty, které jsem použila v obrazové příloze této práce.

V posledních letech vzniklo obrovské množství válečné literatury, v níž je dán velký prostor právě letcům RAF, ať už se jedná o publikace encyklopedického charakteru, či snad autobiografické romány samotných účastníků bojů. Mnoho materiálu se nachází také v různých vojenských archívech po celém světě.

Cílem následujících kapitol je analýza formování a činnosti jednotlivých československých perutí, života na leteckých základnách, osobního života letců v Anglii, respektive života v zajetí, návratu domů a života po roce 1948.

Na začátku bych se ráda podívala na to, jak došlo k samotnému zformování československé armády v zahraničí, zaměřím se především na problémy formování armády jak z pohledu vlády, tak z rozdílnosti politických názorů příslušníků armády. Neopomenu také zmínit vznik jednotlivých československých leteckých perutí ve Velké Británii.

Pro přiblížení života na leteckých základnách se zaměřím především na úroveň ubytování a stravování na jednotlivých základnách, jak z pohledu archivního materiálu, tak ze vzpomínek jednotlivých letců. K životu na základnách patří například i oslava státních svátků a Vánoc, proto se o této součásti běžného života také zmíním.

Opačnou stránku života ve válce se pokusím přiblížit kapitolou zaměřenou na život v nepřátelském zajetí. Zhodnotím zde rovněž úroveň ubytování a stravování, ale také vybavenost několika německých zajateckých táborů a chování dozorců.

Jak jsem již zmínila, určitý prostor budu věnovat také otázce zastoupení žen v britském letectvu. Ráda bych se pokusila jmenovat alespoň některé československé příslušnice, které se aktivně zapojily do činnosti letectva. Zaměřím se také na to, jak probíhalo případné uzavření sňatku mezi československými vojáky s britskými nebo československými ženami. V krátkosti Vás obeznámím s problematikou rodinných přídatků a platů jednotlivých vojáků.

Prostor věnuji také popisu stejnokrojů a výbavy vojáků, opět jak z pohledu archiválií a literatury, tak z písemných záznamů jednotlivých letců. Zmíním se i o zastoupení československých státních znaků na výstroji a základnách.

Vzhledem k tomu, že se jedná o československou armádu v zahraničí, je důležité přiblížit alespoň okrajově problematiku cizího jazyka, nelehký boj mladých mužů s anglickou gramatikou.

Závěrečná kapitola je věnována smrti a loučení se zesnulými kamarády, konkrétně návratu letců do osvobozené vlasti, loučení se s dočasným domovem ve Velké Británii, ale i nelehkému životu západních letců po změně politického režimu v Československu v roce 1948.

## 1. Zrod a formování československého letectva ve Velké Británii

„Dnes v šest hodin ráno překročí německé vojsko hranice a bude všemi směry postupovat ku Praze. Zachovejte klid a jděte všichni po své práci.“<sup>1</sup> Tato slova zazněla v rádiu v brzkých ranních hodinách 15. března 1939 v celém bývalém Československu. Začala okupace části bývalé První republiky a následně došlo k vytvoření Protektorátu Čechy a Morava (*Protektorat Böhmen und Mähren*) pod správou Třetí říše.

Němci postupně začali přebírat správu jednotlivých vojenských základen, letišť, vojenského materiálu a zbraní. Proč příslušníci československé armády nekladli žádný odpor? Zřejmě hrál roli jednak strach a jednak nařízení vlády, aby nikdo nekladl odpor. Vláda si nepřála ještě více zhoršit již tak napjaté vztahy s Německem. Armádní velitelé uposlechli rozkazu prezidenta republiky Emila Háchy a vlády. Našli se mezi nimi i tací, kteří ale svým podřízeným nakázali zničit důležité materiály. Ale i tato snaha byla vládou zastavena.

Proč někdo neodletěl s armádními letouny mimo území Československa? Nebylo kam, nejbližší bylo Slovensko, ale to vyhlásilo 14. března 1939 separátní *Slovenský štát*. Polsko také nebylo příhodné. V Čechách zůstával zakotven pocit zrady Polska při jeho účasti na mnichovském diktátu, a také se dalo předpokládat, že by Poláci nechtěli zhoršit své vztahy s Němci. Na řadě byla Jugoslávie a Rumunsko, zde by byl ale problém s dostatkem paliva na let. Hlavním důvodem bylo vládní nařízení. Pokud by došlo k jeho porušení, jednalo by se o vojenskou vzpouru.

Jak ale bude naloženo s československými piloty? Přišla nabídka velitele *Luftwaffe* Hermana Göringa, aby se zařadili k německému letectvu. Našli se i tací, kteří se nechali zlákat vysokým finančním ohodnocením<sup>2</sup> a na nabídku přistoupili, jiní nikoliv. Ti, co odmítli, hledali cestu jinde. Vojenští vládní představitelé začali vyjednávat s Francií a Velkou Británií o začlenění našich letců do jejich armád. Velká Británie odmítla, nechtěla přijímat cizí státní příslušníky. Francie přijala s tím, že přijme naše letce jako pěšáky do Cizinecké legie. Krátce na to začaly přípravy na odchod do zahraničního odboje.

---

<sup>1</sup> KUDRNA, L., *Když nelétali*, Praha 2003, s. 13.

<sup>2</sup> Byl jim slíben dobrý zahraniční příplatek, zdarma ubytování a stravování v Berlíně, pojištění pro případ smrti v hodnotě 50 000 říšských marek a, v případě zranění, 100 000 říšských marek. Tamtéž.

Obrana národa začala tyto přechody přes hranice organizovat. Bylo několik cest jak opustit zemi. Jednou z nich byl přechod hranic v doprovodu průvodce přes lesní cesty. Další cesta byla v zaplombovaných vagónech vlaků, schování pod vrstvou uhlí za pomoci vybraných železničářů. Zpočátku se také využívalo ostravských šachet, kdy se přešlo přímo k východu na polské straně.

Polsko ale nebylo jedinou cestou do Francie. Byla tu ještě další, mnohem náročnější cesta tzv. jižní. Přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Řecko, Bejrút a lodí dál po moři až do jižní Francie.<sup>3</sup> Tato trasa byla ale velice nebezpečná nejen kvůli přechodu velkého množství hranic, ale i díky nepřátelskému maďarskému režimu. Pokud se uprchlíkům podařilo dostat až do Sýrie, měli z části vyhráno. Právě zde byl československý konzul, který jim pomáhal s další cestou do Francie. Ne všem se jejich útěk povedl, ale těch komu se zdařil, bylo 1265.

Někteří letci nemířili na Západ, ale naopak na Východ do Sovětského svazu, od kterého očekávali, že časem sehraje roli v boji proti Hitlerovi. Touto cestou se jich vydalo 95. Mnozí z nich ale na žádost československé vlády v Londýně byli přesunuti na Západ, kde jich v bojích bude více potřeba.

Většina československých letců se po kapitulaci Francie 22. června 1940<sup>4</sup> shromáždila ve Velké Británii, která se stala hlavním těžištěm československé emigrace. Do poloviny srpna jejich počet čítal 932 letců,<sup>5</sup> tedy více než 90 % původního československého letectva ve Francii. Ti, kterým se nepodařilo z Francie dostat včas se připojili k československému letectvu ve Velké Británii v průběhu roku 1940 nebo v následujícím roce. Doplnili je ještě českoslovenští letci čekající v severní Africe a Sovětském svazu.

Nyní při hrozbě nacistického Německa jsme se stali pro Britskou říši vítanými a cennými spojenci, kteří mohli pomoci. Dne 9. července 1940 seznámil prezident Eduard Beneš britského ministra zahraničí lorda Halifaxe se záměrem vytvořit v Londýně zahraniční „prozatímní systém státního zřízení,“ v jehož čele by stanul prezident republiky, prozatímní vláda a Státní rada československá.

---

<sup>3</sup> Cesta nevedla přímo, zastávky byly nejčastěji Bělehrad, Solun, turecká Ankara a Istanbul, zmíněný Bejrút, Haifa a egyptská Alexandrie. ŠMOLDAS, Z., *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*, Praha 1987, s. 73.

<sup>4</sup> Francouzské vedení přistoupilo na německé požadavky a 22. června 1940 podepsalo v Compiègne s německými zástupci kapitulaci Francie. K podpisu došlo na stejném místě a ve stejném vlakovém vagónu, ve kterém byla 11. listopadu 1918 podepsána kapitulace Německa po prohrané první světové válce, a dokonce poblíž místa, kde roku 1871 na konci prusko-francouzské války kapitulovala Francie.

<sup>5</sup> LOUCKÝ, F., *Mnozí nedoletěli*, Praha 1989, s. 244.

Tento krok měl před světem dokumentovat politické a právní trvání Československé republiky. Britské *Foreign Office* schválilo 21. července Benešův návrh a oficiálně uznalo československou prozatímní vládu.<sup>6</sup> Přispěl k tomu nepochybně také příchod československého vojska z Francie, jak napsal Dr. Edvard Beneš později ve svých pamětech, uznání vlády se tak „stalo takřka nutností“.

Instituce prezidenta se stala stěžejním bodem celé exilové vlády. Předsedou vlády byl jmenován ThDr. Jan Šrámek a neméně důležitým ministrem zahraničí „syn velkého otce“ Jan Masaryk. Československá exilová vláda se proto rozhodla v Londýně 22. srpna 1940 zřídit ministerstvo národní obrany. Vedením ministerstva byl pověřen generál Sergej Ingr, člen emigrační vlády a hlavní velitel československé branné moci.<sup>7</sup>

Uznání londýnské vlády jako představitelky Československa se nám dostalo i oficiálně, neboť jsme byli zahrnuti do společenství národů bojujících proti nacismu. Není proto divu, že jednou z hlavních tendencí zahraniční politiky prezidenta Dr. Eduarda Beneše a československé prozatímní vlády v Londýně se stala její prozápadní, probritská orientace. Navíc v Británii bylo v mnohém příznivější ovzduší pro vznik československé armády než ve Francii.

Po přistání na britské půdě byli příslušníci československé armády soustředěni především v okolí Cosfortu a Liverpoolu. Britské úřady přidělily československé jednotce stanový zámecký tábor v Cholmondeley Park<sup>8</sup> nedaleko Chesteru. Po povinné karanténě, kterou zde podstoupili byli po 14 dnech dislokováni na jednotlivá letiště RAF, kde docházelo k samotnému výcviku.

Vojáci se ovšem nacházeli ve špatném morálním stavu. Rozvinulo se ideové proudění a uvolňovaly se služební i osobní vztahy. Vyřešení nekázně mohlo poskytnout armádní velení, kdyby odstranilo problémy, po kterých nespokojené vojsko volalo. Trnem v oku jim bylo to, že ve funkcích zůstávali staří vojáci a důstojníci, kteří se neosvědčili jako dobří ve velících pozicích, a na

---

<sup>6</sup> MASARYK, JAN, *Volá Londýn*, Prah, Práce 1948, str. 19. „Vláda jeho Veličenstva ve Spojeném Království vzala na vědomí prohlášení Dr. Beneše a uznala, že Národní výbor československý je kvalifikován, aby představoval československý lid a aby v dohodě s vládou Jeho veličenstva učinil potřebné přípravy týkající se zejména znovuvybudování československé armády....”

<sup>7</sup> ŠMOLDAS, Z., c. d., s. 178-180.

<sup>8</sup> Kromě Cholmondeley Parku se mohlo jednat ještě o stanice v Innsworthu, Bridgnirthu nebo Warringtonu.

frontách prokazovali spíše zbabělost. Pomyslný olej do ohně přilévají vojáci-komunisté, kteří věrni myšlenkám v duchu Kominterny nyní mohli zaútočit na podstatu „buržoazní armády“.<sup>9</sup> Ve spojení s londýnským vedením Komunistické strany Československa, které vydalo směrnici s heslem „pod reakčním vedením nelze bojovat proti fašismu“, došlo v táboře k otevřené konfrontaci.

Požadovali výměnu nedemokratických velitelů a rázný konec pořádkům, které panovaly ve Francii, a s nimiž se pokračovalo v Anglii. Měly být dány také záruky, že československé vojsko nebude použito „v zájmu imperialistických mocností, proti československému lidu a Sovětskému svazu.“ Politické ani vojenské velení tyto požadavky nepřijalo. Představitelé komunistické skupiny v jednotce vydali po dohodě s londýnským vedením strany prohlášení, že vojáci nespokojeni s trvajícím poměry jsou připraveni opustit svazek československého vojska ve Velké Británii. Následovala tvrdá protiakce vojenské správy. Dne 23. července byli vyzváni ti, co se odmítají podřídit rozkazům velitelů a následovalo jejich odzbrojení a umístění ve vyhrazeném prostoru tábora.

Tábor v Cholmondeley navštívil několik dní na to také prezident Dr. Eduard Beneš, který se snažil zchladit „horké hlavy vzbouřenců“. Ti mu předali své memorandu a on jim slíbil nápravu všech nedostatků a přehmatů, ale opozice se odmítla podřídit. Druhý den přinesl rychlý konec opozice, 539 vzbouřenců bylo zajištěno britskými orgány a převezeno do internačního tábora v Oswestry, odkud byli přesunuti do Yorku. Později odjeli do Sutton Coldfieldu, kde byli přiřazeni k britským pracovním oddílům (*Pioneer Corps*), nasazeni k budování letišť a jiných vojenských zařízení.<sup>10</sup>

Československá jednotka (utrpěla v bojích ve Francii velké ztráty) čítala na britské půdě jen 4000 členů, ze kterých nyní ztratila jednu sedminu svých mužů. Morální újmy však byly o mnoho horší. Prezident Dr. Eduard Beneš na tu dobu vzpomíná takto: „to byla tehdy krize vážná, nejtěžší, jakou jsme ve svém vojsku v druhé světové válce zažili. Dlužno dodat, že tato krize tehdy na chvíli otřásla celým naším hnutím“.<sup>11</sup>

Došlo k nutné reorganizaci zbytku 1. československé divize čítající 3276 vojáků a důstojníků (včetně těch pracujících na ministerstvu národní

---

<sup>9</sup> ČEJKA, E., *Československý odboj na Západě (1939-1945)*, Praha 1997, s. 238.

<sup>10</sup> Tamtéž.

<sup>11</sup> Tamtéž.



obranu). Na začátku srpna byla zřízena první smíšená československá brigáda<sup>12</sup>, jejímž velitelem byl jmenován generál Bedřich Neumann, náčelníkem štábu podplukovník Karel Lukas, velitelem 1. praporu podplukovník Antonín Zeman, 2. praporu plukovník Jan Satorie a velitelem 1. dělostřeleckého oddílu plukovník Alois Liška. Další krize mezi důstojníky, rotmistry a poddůstojníky na sebe nenechala dlouho čekat, vypukla v srpnu téhož roku.

V brigádě bylo 721 důstojníků, avšak více jak 400 z nich bylo nadpočetných a chyběla pro ně tedy systematizovaná velitelská místa. Proto byli přeřazeni do tzv. velitelské zálohy, kde tvořili zvláštní jednotku. Odsun u nich vyvolal ještě větší nevoli, a proto se opakovaně obraceli na ministra národní obrany. Vše vyvrcholilo v listopadu téhož roku, kdy 50 z nich odeslalo prezidentu Dr. Eduardu Benešovi petici, kde žádali okamžitou nápravu. V opačném případě byli připraveni hledat si uplatnění u jiné spojenecké armády. Došlo k propuštění 29 nejaktivnějších odpůrců a zkoumání jejich činnosti polním prokurátorem. Dalších 36 bylo superarbitrováno pro fyzickou nezpůsobilost. Následné svolení ministerstva národní obrany umožnilo vstup československých občanů do britské armády, do de Gaullových „Svobodných Francouzů“,<sup>13</sup> do různých záchranných a pomocných sborů nebo válečného průmyslu. Od pozemních jednotek byli postupně uvolňováni i schopní dobrovolníci k doplnění československých leteckých perutí.

Československé vojsko ve Velké Británii se nadále řídilo služebním řádem A-I-1 a branným zákonem Československé republiky. Úspěchy československých letců v bitvě o „Británii“ byly spolu s jejich stanovisky a názory brány v potaz. Urychlily tak i významný krok, který upevnil politické postavení vládní reprezentace a dal i pevný rámec výstavbě československého vojska ve Velké Británii. K podepsání Dohody mezi vládou československou a vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska o československé branné pomoci

---

<sup>12</sup> Velitelství brigády sídlilo v Leamingtonu 15 km od Coventry, zde převzali zbraně a uniformy tzv. *battle dressy*.

<sup>13</sup> V roce 1940 byl Charles de Gaulle povýšen na brigádního generála. Protože francouzská armáda začala slábnout, našel de Gaulle malou skupinu politiků, kteří argumentovali proti Ose. Když byla Francie 17. června poražena, uprchl de Gaulle do Anglie, kde začal budovat hnutí *Forces Françaises Libres* (FFL). Své hnutí propagoval přes rozhlas a časem se setkal s úspěchem. Vyzýval všechny svobodné Francouze k odboji. De Gaulle později napsal: „Francie prohrála tažení, ale neprohrála válku.“ Kolektiv autorů, *Dějiny Francie*, Praha 1988, s. 576.

došlo dne 25. října 1940.<sup>14</sup> Obě smluvní strany se v ní zavázaly „pokračovat ve válce až do úplného konce, uznávající ve vlastním a společném zájmu význam toho, aby československá branná moc byla zachována...pro spolupráci se spojeneckými armádami“.

Pokud tedy československé pozemní vojsko mělo být pod správou československé vlády, tedy ministerstva národní obrany, pak příslušníci československého letectva měli být začleněni do řad Královského letectva. Existovaly dvě koncepce zajišťující vedení československého letectva ve Velké Británii. První návrh spočíval ve vybudování vlastního československého letectva. Ten ovšem vyžadoval zřízení vlastních výcvikových středisek, opatření leteckého materiálu a pozemního technického personálu a samozřejmě koordinaci s činností RAF. Druhý návrh počítal s včleněním československého letectva i pozemního personálu do RAF a všechny problémy spojené s logistickým zázemím by tak zůstaly na britském velení RAF.

Českoslovenští letci byli po celou dobu trvání války součástí Dobrovolnické zálohy Královského letectva (*Royal Air Force Voluntary Reserve-RAFVR*)<sup>15</sup>, a to buď v rámci perutí československých, nebo jednotlivě v rámci perutí britských. Československým jednotkám i vojenským útvarům měli velet českoslovenští důstojníci, ale operativně měli být podřízeni příslušnému vyššímu britskému velení. Podléhali přímo velení *RAF Fighter Commands Head Quarters* ve Stanmore u Londýna s koordinací Inspektorátu československého letectva v Londýně. V jeho čele stanul divizní generál Sergej Ingr a letec Karel Janoušek.

Vláda dala ihned souhlas s formováním dvou československých perutí v rámci RAF. Českoslovenští letci museli projít povinnými prověrkami britských zpravodajských služeb a následnou lékařskou prohlídkou. Po zápisu do řad *Royal Air Force* byli posíláni na letecké základny, kde docházelo k postupnému formování československých perutí.

Někteří letci byli přiřčeni přímo k britským jednotkám. Kromě britských a československých jednotek byli naši letci zařazováni také k polským perutím, nebo naopak byly naše perutě doplňovány z řad příslušníků anglických a kanadských perutí, a to především pozemní technický personál. V konečné fázi došlo k vytvoření tří stíhacích perutí a jedné bombardovací, československé

---

<sup>14</sup> ŠMOLDAS, Z., c. d., s. 178-180.

<sup>15</sup> DUDA, Z. M., *Velitel stíhacího letectva*, Praha 1994, s. 135.

dopravní skupiny, výcvikové a náhradní jednotky, Inspektorátu československého letectva a začlenění do jedné z britských nočních perutí.<sup>16</sup>

### 1. 1. 310. československá stíhací perut'<sup>17</sup>

Jako první byla vytvořena 310. československá stíhací perut' na základně Insfowoth Lane v Duxfordu, ležící v hrabství Cambridge, 12. července 1940 pod vedením Čechoslováka *Squadron Leadera* Alexandra Hesse a Brita *Squadron Leadera* Douglase Blackwooda.<sup>18</sup> V době svého vzniku čítala jednotka, jejímž heslem se stalo, Bojujeme, abychom opět vybudovali (*We flight to rebuild*)<sup>19</sup>, 21 důstojníků, 8 rotmistrů a 131 členů pozemního personálu.

Účastnila se legendární bitvy o „Británii“ a pravidelně podnikala lety nad kanálem La Manche. Právě bitva o „Británii“ byla jednou z jejích největších akcí. Spolu s 242. perutí a 19. perutí tvořily nový letecký útvar tzv. *wing*. Britský premiér Winston Churchill tehdy vyjádřil svůj dík ve večerním rozhlasovém vysílání „... za pomoci českých a polských perutí a s použitím jen malé části svých leteckých sil RAF rozdrtila na padrť jednotlivé vlny vražedných útoků na civilní obyvatelstvo naší vlasti.“<sup>20</sup>

Krátce o příchodu nového *Squadron Leadera* Františka Webera obdržela perut' několik nových posil v podobě osmi nových stíhaček typu *Hawker Hurricane Mk II A* i několik nových pilotů. Zvýšila se také aktivita stíhacích perutí, 310. perut' se účastnila tzv. *sweepů*, tj. útočných letů nad kontinent a i nadále však pokračovala v ochraně spojeneckých námořních spojů podél pobřeží. Následoval přesun základny do východobritského Morthlesham Heath v Suffolku. Ani zde však nesetřvala dlouho. V Morthlesham Heath opustil jednotku britský spoluvelitel, od této chvíle až do konce války byla výhradně pod českým velením.

Později došlo k včlenění perutě do 10. stíhací skupiny, stala jednou z nejlepších a nejúspěšnějších československých jednotek ve Velké Británii. Za tyto úspěchy zaplatilo životy 31 jejích pilotů. Svou činnost skončila 15. února 1946, fungovala pět let. Dalšími základnami 310. perutě byly Martlesham Heath,

---

<sup>16</sup> HALLEY, J., *The Squadrons of the Royal Air Force & Commonwealth, 1918-1988*, s. 78.

<sup>17</sup> Obrazová příloha č. 1.

<sup>18</sup> POLAK, T., *NO. 310 (czechoslovak) squadron 1940-1945*, s. 55.

<sup>19</sup> HURT, Z., *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*, Brno 2005, s. 10.

<sup>20</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 76.

Dyce, Perranporth, Exeter, Castletown, Ibsley, Mendlesham, Souttend, Appledram, Tangmere, Lympne, Digby, North Weald, Bradwell Bay, Manston a Hildesheim.<sup>21</sup>

### 1. 2. 311. československá bombardovací perut'<sup>22</sup>

Ke zformování první československé bombardovací perutě, řídící se heslem Na množství nehleďte (*Never regard their numbers*)<sup>23</sup>, došlo 27. července 1940 na letišti v Cosfordu u Wolverhamptonu. Hned dva dny na to se přesunula na základnu Honington v hrabství Suffolk, o kterou se dělila s 9. perutí zapojenou do nočních operací.<sup>24</sup> V září se letka A přestěhovala do East Wrethamu, kde dále pokračovala ve své bojové činnosti. Zatímco letka B zůstala i nadále v Honningtonu. Přeměnila se na výcvikovou letku 311. perutě, která připravovala nové osádky. Československým velitelem byl určen *Wing Commander* Karel Mareš (Toman) a velitelem britské sekce Kanadčan *Wing Commander* J. F. Griffiths.

Hlavní úkol perutě byl jeden z nenáročnějších. Jednalo se o noční bombardování nad územím nepřítele, proto i výcvik byl odlišný a mnohem náročnější než u ostatních. Perut' měla celkem tři letky-jednu operační, dvě výcvikové a čítala 150 členů létajícího personálu, 300 členů příslušníků pozemního personálu.

K československé posádce letky A v Honnigtonnu bylo přiděleno 11 britských důstojníků, 80 poddůstojníků a vojínů. Posádky původních *Wellingtonů* se začaly v květnu 1943 přecvičovat na modernější letadla *Consolidated Liberator* americké výroby. Piloti 311. perutě se stali taky strůjci úspěšného útoku na německou ozbrojenou nákladní loď *Alsterrufer*, převážející strategické suroviny z Japonska do Bordeaux. K jejímu potopení došlo právě díky leteckému útoku členů 311. perutě 27. prosince 1943 v Biskajském zálivu. I třistajedenáctka dostala v době bitvy o „Británii“ důležitou úlohu, a to rušení invazních příprav nepřítele. V době, kdy minulo bezprostřední nebezpečí nepřátelské invaze na ostrovy, se přešlo k útočným bombardovacím akcím nad průmyslovými a vojenskými objekty nepřítele. Útoky byly mířeny také na

---

<sup>21</sup> VAN EYCK, M. F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, Praha 1993, s. 14-16.

<sup>22</sup> Obrazová příloha č. 1.

<sup>23</sup> HURT, Z., c. d., s. 20.

<sup>24</sup> HAMISH, R., *Freedom in the air: a Czech flyer and his aircrew dog*, s. 114.

veledůležité německé přístavy a válečné námořní základny, a to především na Kiel, kde tou dobou kotvily bitevní lodě *Scharnhorst* a *Gneisenau*.

Příslušníci 311. československé bombardovací perutě se účastnili dalších strategických akcí proti nepříteli, nevyjímaje útoky na Brémy, Brusel, Berlín, Brest, Ham a mnoho jiných. Nejen proto je *Bombard Command* právem řadilo mezi své nejlepší útvary. Perut' byla nasazena jak u Velitelství bombardovacího letectva, tak i Velitelství pobřežního letectva. Při bojích v rámci Velitelství bombardovacího letectva padlo 94 jejich příslušníků. Po celou dobu své činnosti utrhla jednotka 104 ztrát na životech. Aktivní bojová činnost letky skončila 4. června 1945, k oficiálnímu zániku letky pak došlo 15. února 1946.

### 1. 3. 312. československá stíhací perut'<sup>25</sup>

V době, kdy byly celé ostrovy na nohou díky právě probíhající bitvě o „Británii“, je 5. září 1940 zformována v pořadí již 3. československá perut', tentokrát 312. stíhací.<sup>26</sup> Jejím domovem se stává základna v Duxfordu. Jedním z důvodů jejího vzniku je nutnost začlenit zbývající československé letce. Řady československých mužů zocelených zkouškou v podobě bitvy o Francii, jsou postupně doplňovány piloty z řad anglických a polských perutí. V tomto složení začíná třistadvánáctka svoji činnost, hrdě nesouc heslo Ne mnoho, ale množství (*Not many, but much*).<sup>27</sup> Velitelem anglické sekce se stal *Squadron Leader* Frank H. Tyson a pro Čechoslováky přidělený, později letci nepříliš oblíbený *Squadron Leader* Ján Ambruš.

Ani 312. československá stíhací perut' nebyla ušetřena hrůz bitvy o „Británii“, do níž se aktivně zapojila 2. října 1940. Jejím úkolem se stala ochrana vzdušného prostoru nad Liverpoolem. Převzala také zodpovědnost za hlídkování před nálety *Lufftwaffe* nad Svatojiřským průlivem. Po celou dobu bitvy si vedla třistadvánáctka více než úspěšně, na jaře roku 1941 došlo k jejímu přesunu na základnu na ostrově Angelessey a následně na ostrov Man. Své putování zakončila zpět na pevnině, jižně od Londýna na letišti Kenley. Tady došlo k přezbrojení na nové typy *Huricannů Mk II*. Následovaly i další přesuny a nové přezbrojování, tentokrát ve Skotsku na letouny *Supermarine Spitfire*.

---

<sup>25</sup>    Obrazová příloha č. 1.

<sup>26</sup>    POLAK, T., *NO. 312 (czechoslovak) squadron 1940-1945*, s. 65.

<sup>27</sup>    HURT, Z., c. d., s. 31.

Třistadvanáška se také úspěšně zúčastnila akce *Ramrod 9* probíhající v Porúří v roce 1944. Stejně jako další československé perutě se zapojila i do bojů, které následovaly po vylodění spojenců v Normandii. Svou činnost ve Velké Británii peruť ukončila 13. srpna 1945, po přesunu do Československa se stala základem nově vytvořené 2. letecké divize.

#### 1. 4. 313. československá stíhací peruť<sup>28</sup>

Poslední z řady československých perutí byla zformována až více jak rok poté, co předešlé perutě vykonávaly svou činnost, 10. května 1941 na letišti Catterick. Byla to první smíšená československo-britská letka, Čechoslováci tvořili letecký personál a Britové pozemní obsluhu. Prvním velitelem perutě s heslem *Jeden jestřáb mnoho vran rozhání* (*One hawk chases away many crows*)<sup>29</sup>, se stal *Brit Squadron Leader* Gordon Sinclair, kterého o dva měsíce dříve nahradil *Squadron Leader* Josef Jaške. Příslušníci perutě, stejně tak jako další prošli povinným školením a na začátku července 1941 čítala letka 40 operačních pilotů. Zprvu byla peruť vyzbrojena *Spitfiry Mk I a Mk II* na podzim už to byla třída *Mk V*.

Svou činnost zahájila měsíc po svém vzniku, kdy byla peruť prohlášena za operační a jejím hlavním úkolem byla ochrana lodních konvojů. Neopomenutelné jsou ale také její útočné akce. Jako člen 10. stíhací skupiny RAF za doprovodu *Blenheimů*, *Whirlwindů* a *Hurricaneů* útočila na německé letiště v severní Francii. Později v prosinci roku 1941 byla začleněna do legendární 11. stíhací britské grupy Hornchurchského wingu, kterou spolu s ní tvořily 64. (britská) a 411. (kanadská) peruť.

V únoru roku 1942 se peruť zúčastnila spolu s dalšími spojeneckými perutěmi operace *Fuller*, kdy se německé bitevní křižníky pokusily uniknout přes Lamanšský průliv z Brestu do německých přístavů v Severním moři. Bohužel německá akce byla zaznamenána pozdě, a proto skončila pro Brity nezdarem. Peruť zaznamenala osm ztrát na životech pilotů, během operací nad Francií, Holandem a Belgií.

---

<sup>28</sup>      Obrazová příloha č. 1.  
<sup>29</sup>      HURT, Z., c. d., s. 31.

### 1. 5. 68. noční stíhací perut'<sup>30</sup>

Přestože nebyla plně československou perutí i v jejich řadách bojovali ve velkém množství Čechoslováci. Svou roli sehrávala tato perut' už během první světové války, obnovena byla 15. ledna 1941 na základně v Cattericku. Původně působila perut' v rámci bombardovacího letectva. K reorganizování na noční lety došlo v lednu 1941, kdy *Luftwaffe* stupňovala noční nálety na britská města. Jejím velitelem byl jmenován *Wing Commander* M. Aitken. V původní výbavě perutě byly dvoumotorové bombardéry typu *Bristol Blenheim Mk IV* speciálně upravené pro noční stíhání, později dostala letka výkonnější stroje typu *Bristol Beaufighter Mk I*.

Naši letci do jejích řad přestoupili v létě roku 1941. Jejich počet rostl, a proto bylo rozhodnuto vytvořit z nich samostatný československý *flight* (20. ledna 1942 jako součást 68. perutě). Prvním velitelem se stal kapitán Vlastimil Veselý. Nadporučík Josef Klvaček o svém působení u 68. perutě napsal: „Spíme ve dne, žijeme a pracujeme v noci.“<sup>31</sup> V srpnu 1945 odletěly československé perutě do Československa, kde byly zrušeny jako jednotky RAF 15. února 1946. Letci, příslušníci československých perutí se do osvobozené vlasti vraceli jako poslední, vracelo se 1465 hrdinů. Nevrátilo se jich 531.

V prvních měsících roku 1942 působily všechny československé stíhací perutě v rámci velitelství britského stíhacího letectva. V květnu však byla založena československá stíhací skupina *Czechoslovak fighter wing*, vznikla z 310., 312. a 313. československé stíhací perutě. A tak již v červnu roku 1942 působila v Anglii stíhací skupina složená výhradně z československých perutí. Československý *wing* byl od 8. listopadu 1943 zařazen do druhé taktické letecké armády RAF jako 134. československá polní stíhací skupina.

---

<sup>30</sup>      Obrazová příloha č. 1.

<sup>31</sup>      ČEJKA, E., c. d., s. 285.

## 2. Ubytování, stravování a přidělové dávky

Podmínky ubytování hrály v životech všech příslušníků perutě, nejen Čechoslováků podstatnou roli. Letecké základny se pro ně staly druhým domovem. Byla to místa, kam se vraceli po náročných misích, kde měli teplé jídlo a postel, ale především místa, kde měli kamarády, kteří jim v těchto těžkých časech nahrazovali rodinu. Během svého pobytu ve Velké Británii vystřídala většina příslušníků RAF několik základen. Nejde popsát jak fungoval život na všech, a proto jsem vybrala jen několik.

Hned po vylodění v Liverpoolu vedla cesta většiny československých vojáků do Cholmondeley Parku, kterému říkali Čomly, nedaleko Chesteru. Byl tam vytvořen Československý stanový tábor vzdálený od města asi 30 kilometrů. Zde se soustředili příslušníci československé armády od všech zbraní. Tábor se nacházel na rozsáhlém panství, jehož majitel dal tento pozemek k dispozici armádě. Zámek, kde bydlel majitel spolu s rodinou a služebnictvem ležel na druhé straně parku. Tábor leč vojensky prostý byl pro naše vojáky vyhovující. Ihned po zapsání do tábora jim byly ze skladu vydány přikrývky a přístroje.<sup>32</sup>

Spali v malých stanech pro 2 až 4 osoby, společně poddůstojníci i mužstvo. Stany byly vybaveny petrolejovým či elektrickým osvětlením. Ve velkých stanech se shromažďovaly čety i roty. Některé stany sloužily i jako jídelny. V táboře se nacházel dostatek umývárén a celková hygiena byla na vysoké úrovni. Nechybělo ani fotbalové hřiště a rozsáhlé prostranství, které sloužilo pro shromažďování.<sup>33</sup>

Všichni povinně prošli leteckým depem v Cosfordu (stanice *Royal Air Force Station Cosford*)<sup>34</sup>, vzdáleném asi 20 kilometrů od Wolverhamptonu. Mužstvo zde bylo ubytováno v moderním objektu tzv. *Fulton Block*.<sup>35</sup> Nacházela se zde mimo jiné i tělocvična, plovárna, učebny, nemocnice, anglikánský kostel, hangáry pro letecké školení, kino a různá sportovní zařízení.<sup>36</sup>

Další významnou základnou byl Duxford, místo, kde byla mimo jiné v červenci 1940 založena 310. československá stíhací perut'. Jako nejlepší

---

<sup>32</sup> BUFKA, V., c. d., s. 60.

<sup>33</sup> ČEJKA, E., c. d., s. 233.

<sup>34</sup> VILD, M., *Osud byl mým přítelem*, Praha 188, s. 41.

<sup>35</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 143.

<sup>36</sup> ČEJKA, E., c. d., s. 234.



ilustrace zdejších podmínek složí zápisy z deníku Bohumila Příhody: „Zde v Duxfordu bydlíme v jednom velkém bloku. Je to zděná budova se studenými a teplými sprchami a vanami. Inu komfort máme! Krásné linoleum, velké světnice jsou přepaženy plechovými přepážkami na šest malých oddělení. Tyto přepážky jsou přenosné. Krásné kavalce s madracemi, žádné slamníky. A přikrývky! Skvělé! Vše v nejlepším pořádku a čisté.“<sup>37</sup>

Objevovaly se různé podmínky bydlení<sup>38</sup>, vysoký standart předválečných letišť kontrastoval s válečnými polními letišti. V některých případech se jednalo o chajdy ze dřeva a železného vlnitého plechu tzv. *Nissen Huts*<sup>39</sup> o velikosti 5 x 10 metrů až pro 10 mužů. Jindy to byly soukromé civilní domy nebo také stany. Podobně nuzné poměry nabízela základna v Portreath. Sice zde byly vybudovány čtyři ranveje, ale celkově připomínala spíše polní leteckou základnu, vybudovanou na útesu jen 100 metrů nad hladinou moře. Část ubikací byla umístěna ve vesnici. Nouzově ubytování piloti spolu s pozemním personálem bydleli v barácích bez vody a světla. Voda se musela nosit ze vzdálenosti 300 metrů. Strava byla stejně mizerná jako ubytování.

Podobné podmínky panovaly také v East Wrethamu. V nevytápěných stanech byla místo postelí jen polní lůžka. Na podzim se situace zhoršila ještě nepřízní počasí, díky mlze docházelo k navlhnutí přikrývek a ložního prádla. Důstojníci bydleli v nedalekém záměčku v části, která dříve příslušela služebnictvu. Hygienické podmínky byly přímo katastrofální, v táboře byly jen latríny a studená voda. Objevily se i problémy s jídlem a především nedostatek nádobí a příborů. Vojáci se to snažili vnímat jako nezbytné válečné zlo.

Samozřejmě se dělalo co nejvíce pro zpestření všedních dnů příslušníků perutí. A to především zásluhou Československého Červeného kříže. I přes nedostatek českých knih se podařilo vytvořit putovní knihovnu čítající 59 svazků. Ta se postupně přesouvala z jedné základny na druhou.<sup>40</sup> Přispět se snažily i další nevládní organizace, například britská pobočka Baťových závodů zapůjčila několika perutím filmy pro pobavení.<sup>41</sup> Angažoval se také Inspektorát

---

<sup>37</sup> ČEJKA, E., c. d., s. 234.

<sup>38</sup> Obrazová příloha č. 2-3.

<sup>39</sup> ČEJKA, E., c. d., s. 234.

<sup>40</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perut', 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>41</sup> Tamtéž.

československého letectva, který zasílal jednotlivým letkám brožůrky s názvem *Czechoslovaks fight to rebuild*.<sup>42</sup>

Na jednotlivých základnách byly vytvořeny klubovny, tedy místnosti, které sloužily k odpočinku. Většinou byly vybaveny stolky s časopisy a zábavným čtením, kulečnickovým stolem a terčem na hraní šipek. Od příslušníků armády se ovšem také vyžadovala disciplinovanost a pořádek. Konaly se pravidelné prohlídky ubikací, a bylo-li shledáno, že na některé z nich je nepřiměřený nepořádek, mohli být její obyvatelé potrestáni srážkou z platu. Byly také sestavovány seznamy chybějících věcí. Pokud bylo prokázáno, že za jejich zmizení, poškození či zničení je někdo přímo odpovědný, byla mu stržena poměrná část platu jako náhrada za vzniklou škodu. Ve skladech při vydávání jednotlivých přikrývek, prostěradel, hrnků a dalších věcí museli všichni podepsat vydávací listinu.<sup>43</sup>

Neméně důležitou součástí života československých letců na britských základnách bylo krom již zmiňovaného ubytování také jídlo. Stravovací návyky Britů byly přece jen odlišné od těch československých, navíc vše bylo podníceno válečným přidělovým systémem. Snad nejlépe nám rozdílnost mezi kontinentální a ostrovní kuchyní přiblíží vzpomínka Viléma Bufky: „Dostavilo se samozřejmě zklamání, tentokrát už byly stesky po francouzských biftecích a víně všeobecnější. Nad vysušenými rostbífy obloženými neméně suchou zeleninou a všelijakými obilnými kašemi polévanými slazeným mlékem jsme se brzy dohodli, že na tuto kuchyni si budeme těžko zvykat. Nad čajem s mlékem, z něhož nám bylo hořko na jazyku i na duši, jsme se v tomto názoru jen utvrdili. Zdrcující první odsudek anglické kuchyně jsme poopravili až nad snídaní, která sestávala z opečené slaniny s vejíčky a opečenými brambory nebo chlebem obloženým fazolemi.“<sup>44</sup>

Ihned po příchodu k příslušné peruti dostali letci konzervy, máslo a marmeládu. Každý den začínal typickou anglickou snídaní. Jako předkrm se podával talíř kaše nebo vločky různého typu s mlékem, následovala ryba a brambory nebo smažené vejíčko s opékanou slaninou a topinkou. Navrch ještě chléb s mlékem a grapefruitovou marmeládou. Vše doplňoval čaj. Čechoslováci však odmítali pít čaj s mlékem a požadovali černou hořkou kávu. Snídaně pro

---

<sup>42</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perut', 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>43</sup> Tamtéž.

<sup>44</sup> BUFKA, V., *Bombardér T-2990 se odmlčel*, Praha 1966, s. 106.

letecké vojáky se podávala od 6 hodin (některé archivní zdroje uvádějí 7 hodin) od 8:30 hodin, v jídelnách pro důstojníky a poddůstojníky až do 9 hodin a v neděli o půl hodiny později. Svoje zážitky s anglickou snídaní vylíčil také Ladislav Zadrobílek: „K snídani se podávaly *porn flakes*-kukuřičné vločky, které si každý upravil podle své chuti. Porce byla připravená na talíři. Každý si ji zalil teplým či studeným mlékem a jedl buď jen tak, nebo si to posypal cukrem. Mohl si vzít *porridge*-to je ovesná kaše. Podávala se teplá a také se zalévala mlékem. Já jsem jedl *porridge* oslazenou, ale mnozí si ji necukrovali, ale přisolili. Toto bylo k snídani denně. Mimo to byl buď *kipper*-uzená ryba, nebo *sausage*-párek s chlebem či přílohou, jindy se podával *ham and eggs*-šunka s vejci.“<sup>45</sup>

Výdej oběda začínal v 11:45 a končil ve 13:15. Nejdříve se podávala polévka, hlavní chod se skládal z hovězího, vepřového nebo skopového masa servírovaného se zeleninou, bramborami a výběrem omáček, případně i ryba. Na závěr to byl nezbytný čaj s mlékem a malý moučník. Večeře se vydávala od 19 do 20 hodin a složením se od oběda moc nelišila. Byl to výběr z mořských ryb a opečené brambory.<sup>46</sup>

Podle nařízení velení RAF byla také personálu vymezena půl hodina době na tzv. čaj o páté. Ten však nebyl podáván v 17 hodin, nýbrž pro pozemní personál v době od 17:45 do 18:15 a pro létající personál od 16:30 do 17:00, pokud byli přítomni na základně. Součástí tohoto odpoledního rituálu bylo neomezené množství čaje, chléb s máslem nebo menší zákusek.

Lékaři považovali za nutné zahrnout do stravy pro létající personál alespoň jedno vajíčko denně a pro lepší noční vidění byl zajišťován pravidelný přísun mrkve. Létající personál dostával jako bonus plechovku oranžády a čokoládu. Pro letce vykonávající noční lety byla navíc připravována noční večeře-vajíčko, slanina, chléb a čaj. Většinou to bylo okolo půlnoci, nebo podle předpokládaného času návratu. Naopak pro ranní letce se servírovala snídaně už od 4 hodin, proti noční večeři byla doplněna smaženou rybou nebo uzeným sledem.<sup>47</sup> Tento model ukazuje však spíše předválečný stav stravování, což bylo podmíněno problémem se zásobováním. Objevovaly se stížnosti na velikost porcí či stav čerstvosti potravin, a to především chleba. V Anglii nebyl k dostání černý žitný chléb, proto

---

<sup>45</sup> ZADROBÍLEK, L., *Moje cesta k R. A. F.*, Brno 1993, s. 86.

<sup>46</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perut', 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>47</sup> KUDRNA, L. c. d., s. 151.

se museli letci spokojit s bílým pšeničným. Jídlo bylo téměř totožné na všech základnách, malým překvapením mohla být jen rozdílnost v prostředí a obsluze.

Jednou z možností jak si vylepšit jídelníček byly kantýny *NAAFI* (*Navy, Army, Air Force Institut*)<sup>48</sup>. Většinou byly umístěny nedaleko letišť. Jednalo se spíše o klubovny pro mužstvo, kam měli možnost zajít na kus řeči a kde se scházeli letci mimo službu. Prodávaly se zde různé druhy balených sušenek a pečiva, čaj, káva i pivo. Bylo možné objednat si i večeři ve večerních hodinách. Každý večer se smažilo od 18 do 23 hodin. V nabídce byly nejčastěji smažené brambory, slanina a vajíčko, nebo typické anglické *fish and chips*, které se jedlo z papíru cestou zpět na základnu. Velkou výhodou *NAAFI*<sup>49</sup> kantýn bylo, že nabízely také sortiment mimo potravin, jako byly holící potřeby, obálky, dopisní papíry, poštovní známky, tužky, pera a inkoust.

Mimo to paní Hana Benešová na začátku roku 1941 slavnostně otevřela kantýnu britské *YMCY* pro československé vojáky v největším československém vojenském středisku ve Velké Británii. Kromě tradičních anglických pokrmů a čaje se tu podávaly i české buchty a koláče.<sup>50</sup>

Naproti tomu jinou cestou, jak si vylepšit jídelníček, bylo pytláctví. To bylo ale i během války zakázané a především trestné. Pokud to situace umožňovala, pořádaly se vepřové hody, kde se u šikovných českých kuchařů projevovalo nadání udělat pravou zabíjačku. Mnozí angličtí příslušníci perutí, ale neuměli pochopit zalíbení Čechoslováků v jitřničkách, ovarech a jelítkách. Tyto pokrmy u nich vyvolávaly znechucení stejně tak, jako český zvyk sbírat houby v lese. Jediné jedlé houby pro ně představovaly žampiony, tudíž vše ostatní považovali za prašivky. Dokládá to i příhoda, kdy nechal český velitel jídelny připravit nasbírané hříby a křemeňáky s vajíčkem a bramborem k obědu. Angličanům se podávala jejich klasická strava. Když se ovšem dozvěděli, co měli jejich českoslovenští kolegové k obědu, kroutili nad tím hlavami. Celé odpoledne se jich ptali, zda se cítí fit. Výsledkem však bylo, že ze strachu z otravy muselo být na požadavek Angličanů vyvařeno všechno nádobí, které se s houbami dostalo do kontaktu.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> BECKOVÁ, P., *Stále ve střehu, Ženský sbor pomocných služeb letectva na velitelství letišť pro bombardéry RAF*, Praha 2006, s. 243.

<sup>49</sup> KUDRNA, L. c. d., s. 152.

<sup>50</sup> *Čechoslovák*, ročník 1941, č. 8, s. 5.

<sup>51</sup> Tamtéž.

Jiná však byla situace o vánočních svátcích. Vánoce, tedy nejšťastnější období roku bylo pro československé chlapce a muže ve Velké Británii trpkým časem. Trávili je daleko od domova a svých blízkých, o nichž nevěděli, zda jsou ještě naživu a v pořádku. Vzpomínkami a myšlenkami byli doma s nimi. Ale i tak se snažili si tuto dobu zpříjemnit. Jídelny byly vyzdobené jmelím, pod kterým podle anglické tradice, piloti líbali usměvavé příslušnice WAAF (*Women's Auxiliary Air Force*).<sup>52</sup> Podle jiného zvyku velitel perutě obsluhoval svoje podřízené, s úsměvem roznášel talíře a rozléval čaj.

Na Vánoce v Anglii vzpomínal Vilém Bufka: „Někteří se vypravili až do Londýna shánět české speciality. A nepřijeli s prázdnou. Tahali z vozů párky, maso na řízky, svíčkovou, pivo, jedním slovem pozdravy domova. Snad jen kapr a vánočka chyběli na pravý český vánoční stůl. Šéfkuchař squadrony Říčanek dělal divy. Vedle jeho lahůdek, které putovaly v bohatě zdobených mísách na stoly, se anglický pudink, černá hmota vařená po celé hodiny v plátně a pak podávaná se sladkým horkým mlékem, jevil spíš jako trest boží než jako sváteční jídlo.“<sup>53</sup>

Štědrovečerní večeře se na základnách podávala v 17 hodin. Všichni přišli upravení a nažehlení ve svých slavnostních uniformách. V tu chvíli jakoby válka neexistovala. Každý setřásal stesk a nostalgii po svém, ať už to bylo popíjením u baru, nenucenou konverzací nebo jen tichým pozorováním plamenů v otevřených krbech v *card rooms*.

Nedílnou součástí byly také vánoční nadílky od Československého červeného kříže zasílané prostřednictvím Inspektorátu československého letectva. Na každého se poctivě dostalo, vždy byl zaslán přesný počet odpovídající počtu příslušníků dané perutě.<sup>54</sup> Na Vánoce roku 1942 obsahoval balík zaslaný na jednu ze základen 320 párů ponožek, 320 kusů kapesníku, 160 kusů zubních kartáčků, 160 kusů zubních past, 160 kusů hřebenů, 160 balíčků holících čepelí a 9100 cigaret.<sup>55</sup> Československý červený kříž zaslal mimo jiné také 172 souprav zimního prádla, každý dostal dvě soupravy.

---

<sup>52</sup> CASSIN-SCOTT, J., *Ženy ve válce 1939-1945*, Britské, americké, německé a ruské příslušnice armád, Brno 2007, s. 10.

<sup>53</sup> BUFKA, V., c. d., s. 145.

<sup>54</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perutě, 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>55</sup> Tamtéž.

Nadílky od Československého červeného kříže byly zasílány i u příležitosti oslav založení Československa 28. října. Jako příklad uvedu obsah jedné zásilky pro perut'. Zasláno bylo 10 500 kanadských cigaret z daru Československého národního sdružení v Kanadě; 6 720 havanských cigaret od *Rotary Clubu Havana*; 6 lahví rumu; 475 holících čepelek od Československého červeného kříže; 95 holících mýdel od Československého červeného kříže. Vše bylo rozděleno v datum oslav mezi československé a anglické příslušníky letky. Dle denního rozkazu každému Čechoslovákovi 50 kanadských cigaret (2 balíčky po 25 kusech), 32 kusů havanských cigaret (2 balíčky po 16 kusech); 5 kusů čepelek a 1 balíček mýdla a pro Angličany pouze cigarety. Rum byl použit dle uvážení velení útvaru.<sup>56</sup>

Další balíčky přicházely také podle možností od Ženského odboru československého národního sdružení v Kanadě<sup>57</sup>. Přicházely také dary od ostatních perutí, například od velitelstva polských perutí, které zaslalo dar obsahující kyselé zelí, jablka, zelená rajčata a fazole.<sup>58</sup>

Další dávky zasílalo vedení Mezinárodního červeného kříže ze Ženevy. Ty byly obsahově dosti bohaté. Jeden takový balík pro jednoho představoval: plechovku sýra; krabičku sušenek; balíček čokolády; plechovku s rybou nejčastěji sardinky, sledi nebo olejovky; balíček sušeného ovoce (datle, rozinky švestky) nebo krabičku ovoce (hrušky a broskve) nebo krabičku nákypu (jablečného, rýžového, melasa); plechovku medu, marmelády, sirupu nebo džemu; plechovku margarínu; konzervu studeného masa (šunka, hovězí rolka nebo lisované hovězí); konzervu teplého masa (skopové kari, mleté hovězí, ledvinkový nebo hovězí nákyp); konzervu mléka; plechovku cukru; jedno balení čaje; balení mýdla; konzervu zeleniny (fazole, hrášek nebo špenát); konzervu speciálního jídla obsahující kyselinu askorbovou, koncentrovaný vitamín C (ovocná tyčinka, citronový tvaroh) a jednu či více věcí na přilepšenou (kakao, zázvor, ořechy, masovou nebo rybí pastu, ovesnou kaši, ochucovadla, sladkosti, ječmenný cukr nebo další potřebné věci).<sup>59</sup> Do zásilek bylo zahrnuto také nezbytné nedostatkové mýdlo.

---

<sup>56</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perut', 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>57</sup> Tamtéž.

<sup>58</sup> Tamtéž.

<sup>59</sup> Tamtéž.

Bylo také rozhodnuto, že piloti létající na dlouhé vzdálenosti, tedy lety přetahující pět hodin budou na paluby letadel vybaveni speciálními balíčky.<sup>60</sup> Pro případ sestřelení byli všichni letci vybaveni leteckými holinkami s odnímatelnou spodní částí, nožem, který sloužil nejen k úpravě bot, ale i jako otvírač konzerv a šroubovák, jeho výhodou bylo, že šel upevnit k *battle dressu*. Od zpravodajských služeb dostali také pistoli. Ochranná plechová schránka zabezpečená páskou proti vniknutí vody obsahovala peníze, používané na území kam letěli (většinou okolo 2000 francouzských franků) a potřebnou uzemní mapu. Mezi ostatní věci patřil nepromokavý sáček s tabletami, které se daly rozpustit v mořské vodě a bez obav vypít. Dále také čokoláda a několik výživových tablet k přečkání doby, než si opatří potraviny. Schránka se dala bezpečně ukrýt do kapsy v bundě pod záchrannou vestu. Součástí výbavy v případě sestřelení byl nezbytný malý balíček první pomoci-obvazy, vata, injekční stříkačky s morfiem pro bolesti při zranění atd.<sup>61</sup>

Pro případ přistání na moři na gumovém člunu zvaném *dinghy* měli letci při sobě několik raket doutníkového tvaru. Zaslechli-li letoun, raketu odpálili, aby na sebe upozornili. Manipulace byla jednoduchá, jednalo se o odjištění nad hlavou. Malým zázrakem byly dva knoflíky umístěné na *battle dressu*, které se odtržením a následným postavením na sebe daly použít jako kompas. Tyto věci se po bezpečném návratu na základnu vracely zpravodajskému důstojníkovi. Dopředu šel i vývoj záchranných vest, zpočátku se nafukovaly ústy, později byly opatřeny bombičkou se stlačeným vzduchem. Stejně byly vybaveny i *dinghy*.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB I, sign.: 311. bombardovací perut', 1460/CII/1/261, Dávky 1942-1945.

<sup>61</sup> VILD, M., c. d., s. 59.

<sup>62</sup> ZADROBÍLEK, L., c. d., s. 92.

### 3. Za hranice všedních dnů, „boj s nepřítelem“

Mezi hlavní svátky, jež se na základnách slavily, patřily Vánoce, Nový rok, založení perutě a oslavy 28. října. Již v předchozí kapitole věnované stravování jsem se krátce zmínila o tom, jak probíhaly Vánoce na základnách. Popis byl však věnován především stravování a balíčkům, které přicházely, nikoliv však samotné oslavě Vánoc. Pojdme se nyní blíže seznámit s tím, jak se Vánoce slavily. Jednou z možností jak strávit sváteční čas byl pobyt na základně v kruhu dalším letců. Jiné možné varianty představoval pobyt u známých, které si našli v Anglii, popřípadě v rodině přítelkyně nebo v kruhu rodiny, kterou si zde mnozí založili.

Ve Velké Británii se neslaví Vánoce jako u nás 24. prosince, opravdové svátky pro ně začínají až druhý den, tedy 25. prosince.<sup>63</sup> Jeden z letců zanechal svoji vzpomínku na 25. prosince: „24. prosinec je pro Angličany naprosto všedním dnem postrádá zde tu kouzelnou, nenapodobitelnou atmosféru, kterou všichni důvěrně známe z domova. Ani večer se v ničem neodlišuje od jiných večerů, nejsou patrný jakékoliv oslavy Narození Páně. Tento večer tedy trávím sám v kině a pak přijde na řadu drink s kamarády. Ti aspoň pomohou trochu zapomenout. Všechno zde začíná teprve 25. prosince, to je tzv. *Christmas Day*, který se slaví stejně jako 26. prosinec, tzv. *Boxing Day*.<sup>64</sup> V tyto dny se Angličané veselí a věnují tanci a zábavě. Neodmyslitelnou součástí vánočních svátků je oslava Nového roku. ....pro samé služby a pohotovosti nesehnal nikdo stromeček a tak Polda aspoň vytáhl z kouta starý věšák, na který s ostatními navěsil dlouhé trsy vřesu ozdobené blýskavými knoflíky z uniforem, staniolem z cigaretových krabiček a dokonce lesklými šrouby a maticemi, které dostali od mechaniků.“<sup>65</sup> Takto vzpomínal na Vánoce roku 1940 Zbyněk M. Duda. Za zmínku určitě stojí i to, že Britsko-československé centrum poskytlo 90 československým vojínům, kteří byli o Vánocích roku 1940 v Londýně oběd nebo večeři.<sup>66</sup>

Na návštěvy jednotlivých perutí jezdily představitelé prozatímní vlády. Jedním z nejčastějších návštěvníků byl ministr zahraniční Jan Masaryk, ten pak

---

<sup>63</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Christmas\\_Eve](http://en.wikipedia.org/wiki/Christmas_Eve) (15. 2. 2012).

<sup>64</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 157.

<sup>65</sup> RAJLICH, J.-SENAL, J., *Stíhací pilot*, Praha 1990, s. 30.

<sup>66</sup> *Čechoslovák*, ročník 1941, s. 8.



podával reporty ze svých cest ve své rozhlasové rubrice „Volá Londýn“ na rádiu BBC. „Právě jsem se vrátil od jedné z československých perutí. Naši letci sokolící pasou po ponorkách nad mraky a pod mraky, a když je zmerčí, střelhitě fičí dolů a trestají německé potápěcí walhallisty. Naši měli v poslední době výsledky výborné a velké kaluže oleje na slané vodě svědčily o jejich výkonnosti. Když jsem tuhle večer s hochy seděl-vzpomínali a doufali jsme spolu-napadlo mi, že Shakespeare přeci měl pravdu, když v zimní pohádce mluvil o českém moři. Břeh anglický je pravda naším břehem. Chrání-li jej naši chlapci proti Hitlerovým robotům, brání neméně československé luhy a háje. Zle by bylo s námi, kdyby teutonští vyvrhelové přistáli na břehu tohoto ostrova. Nepřistanou.“<sup>67</sup>

Dalšími neméně důležitými hosty u perutí byl prezident Dr. Edvard Beneš s chotí Hanou.<sup>68</sup> Právě prezidentský pár se zúčastnil také oslav svátku sv. Václava v táboře v Cholmondeley. „Zúčastnilo se tisíce vojáků a mnoho set hostů československých a anglických, krom toho několik set dětí, které byly hosty našich vojáků. Dále velké dílo našich kuchařů, kteří vařili pro hosty a chtěli se samozřejmě ukázat v dobrém světle, československé kuchařské umění, k tomu obrovské překvapení s perníkářským krámem, ve kterém se shlédli srdce všech rozměrů, z nichž jedno se státním znakem určené pro prezidenta Dr. Edvarda Beneše.“<sup>69</sup>

Jinou návštěvu prezidenta a ministrů zaznamenává jedna ze vzpomínek v knize Jiřího Rajlichy a Jiřího Sehnala Stíhací pilot: „V sobotu 18. července navštívil perut' prezident Edvard Beneš. Poseděl s letci při čaji v dispersallu a pronesl krátký proslov. Večer se konala slavnostní večeře v exeterském hotelu *Rougemont*, kam přijel také generál Karel Janoušek, ministr Jan Masaryk, ostatní členové vlády a vysocí angličtí důstojníci. Po odjezdu hostů se pokračovalo v oslavách poněkud neformálněji a přípitků přibývalo.“<sup>70</sup>

Pro naše vojáky byla ovšem jakousi nevídanou atrakcí návštěva členů britské královské rodiny. Král spolu s královnou několikrát navštívili československé perutě. Na návštěvy jezdil ale i králův bratr Jiří, vévoda s Kentu. Na jednu z nich vzpomínal ve své knize Ladislav Zadrobílek: „V měsíci květnu 1941 navštívil naše letiště v Dyce vévoda z Kentu, bratr krále Jiřího VI.

---

<sup>67</sup> MASARYK, J., c. d., s. 186.

<sup>68</sup> Obrazová příloha č. 4.

<sup>69</sup> *Čechoslovák*, ročník 1940, č. 40, s. 3.

<sup>70</sup> RAJLICH, J.- SENAL, J., c. d., s. 67-68.

s doprovodem. Při inspekci vévodu všude doprovázel *Group Captain* (velitel letiště) s celým štábem. Vévoda když slyšel, že jsme Čechoslováci, se nás ptal, zda jsme na základně v Dyce spokojeni.<sup>71</sup>

Jiným způsobem jak si zpestřit všední dny byly akce pořádané dobročinnými nebo vládními organizacemi. Mezi takové patřila i zábava pořádaná československými odborovými skupinami v Londýně, za pomoci jednotlivých československých organizací ve prospěch našich vojáků. „Díky obětavosti všech pracovníků-byl jich tentokrát značný počet-těšila se zábava ohromné návštěvy tak, že všechny místnosti *Conway Hallu* byly přeplněny. Návštěvníci našli prvotřídní bufet, velkou tombolu a hlavně dobrou hudbu našeho N. T. Předseda skupiny Jiřího-západ Dr. Macháček promluvil krátce o významu jednotlivých odbojových organizací. Bouřlivému potlesku se těšil absolvent pražské konzervatoře, který zahrál na housle několik hudebních skladeb. Večírek nebyl však pouze po stránce zábavní velkým úspěchem, hlavní úkol, který si pořadatelé vytkli, byla konkrétní pomoc akci „Československým vojákům“. I tento úkol byl splněn: akci bylo odevzdáno £ 212. 17. 4.“<sup>72</sup>

Jak již bylo řečeno, důvodem k oslavě bylo výročí založení perutě, které bylo vždy velkou událostí. Přípravované oslavy se dlouze projednávaly a kromě oficiálního programu byl jednotlivými skupinami připravován i program méně oficiální. Ale ani pro takovou událost nebylo možné vyčlenit perut' na delší čas z bojové činnosti.

Díky dochovanému programu oslav 28. října u 311. československé bombardovací perutě si můžeme blíže přiblížit průběh oslav tohoto svátku. Již od brzkých ranních hodin se střídali jeden nástup za druhým, s množstvím defilé a proslovů. Odpoledne pak patřilo sportovnímu programu, pořádaly se turnaje ve volejbalu a lehké atletice. Vše zakončoval čaj a na večer bylo posádce uděleno volno.

Sportovní turnaje mezi Čechoslováky a Brity se ale pořádaly po celý rok. Hrál se hokej, volejbal, fotbal. Časopis *Čechoslovák* přinášel zprávy o jednotlivých utkáních. Jedním z takových bylo i fotbalové utkání u 310. československé stíhací perutě v Duxfordu. Vítězství nakonec připadlo

---

<sup>71</sup> ZADROBÍLEK, L., c. d., s. 85.

<sup>72</sup> *Čechoslovák v zahraničí*, ročník 1945, č. 15, s. 5.

Čechoslovákům. Účastnil se toho i velitel *RAF Station Duxford* a československý velitel 310. stíhací perutě *Squadron Leader* Alexander Hess.<sup>73</sup>

Mimo rámeček všedních dní byla i neděle, kdy se pořádaly tzv. *Church parade* neboli kostelní přehlídky, při kterých musel být veškerý personál řádně upraven a oblečen. Po skončení mše, kdy vojáci po stranách kostela obklopovali místní obyvatelstvo, následovalo dopolední volno.

Vzhledem k dřívější politické orientaci Československa na Francii se na československých středních školách vyučovala francouzština. Naši vojáci proto při svém příchodu do Francie byli vybaveni nutným minimem znalostí francouzštiny. V případě angličtiny ovšem byla situace naprosto jiná. S příjezdem do Velké Británie čekal československé vojáky nejen boj proti nepříteli v podobě Hitlera, ale v první řadě „boj“ s angličtinou.

Protože pilot musel co nejvíce komunikovat se zemí, bylo nejdůležitější osvojit si nový jazyk. Řeč se stala opravdovou alfou omegou v životě československých letců, a to nejen při výkonu jejich práce, ale i v běžném životě. Přece jen to byl hlavní prostředek komunikace. Již ve sběrném táboře v Cosfortu byla zahájena vedle leteckého výcviku intenzivní výuka anglického jazyka. Po zvládnutí počátečního rychlokurzu angličtiny byli letci přiřazováni k jednotlivým jednotkám. O tom, že tento rychlokurz nesplňoval dané požadavky svědčí i to, že k jednotlivým perutím byl přidělen lektor angličtiny. V případě 310. československé stíhací perutě to byl pan Lewis de Glehn z univerzity v Cambridge, u 313. československé stíhací perutě byl učitelem pan Girdlestone.<sup>74</sup>

Po adaptaci s novým prostředím se setkávali piloti při svých vycházkách i s obyčejnými lidmi mimo tábor. Navíc začali navazovat styky i s opačným pohlavím. Jak již bylo řečeno, jako první kontakt se ženami bylo setkání s členkami WAAF. V pozdější době to byly především anglické instruktorky, které byly pro výuku angličtiny oblíbené. Mimo jiné byla na náklady československé vojenské správy v Londýně vydána stručná učebnice anglického jazyka-Vojáci uče se anglicky! Byla to menší, ale obsažná knížka, jež stručně usnadnila československým vojákům seznámení s novým jazykem. Bylo možné si ji objednat i poštou. Její cena i s dopravou byla 6 pencí.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> *Čechoslovák*, ročník 1940, č. 37, s. 6.

<sup>74</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 80.

<sup>75</sup> *Čechoslovák*, ročník 1940, č. 32, s. 5.

Po zařazení k bojovým jednotkám se měli vedle dalšího výcviku věnovat příslušníci letectva dvě hodiny denně výuce jazyka. Nad jejich učením bděle dohlížel výchovný důstojník, který byl povinen každých čtrnáct dní podávat hlášení o pokroku ve znalostech anglického jazyku u jednotlivých příslušníků perutě. I nadále u perutí probíhalo zdokonalování se v jazyce pod drobnohledem *Education Officers*.<sup>76</sup>

Když válka skončila a naši letci se vraceli do Československa, byla u mnohých z nich úroveň anglického jazyka téměř dokonalá. Ovšem i ta se lišila případ od případu.<sup>77</sup> Je nutné podotknout, že nejen Čechoslováci se učili novému jazyku. Aby jejich britští kolegové nezaháleli, snažili se i naši vojáci je naučit český jazyk. O tom svědčí i článek v periodiku Čechoslovák, zmiňující vydávání táborových novin s lekcemi češtiny-Čeština pro Angličany. „Naši vojáci zase jednou pro změnu-aby dali odpočinout svým rukám-to zařídili tak, že učí Angličany česky. Ve svých táborových novinách dokonce zavedli rubriku „*About the language of the Czechoslovaks*“. Hned v úvodu přesvědčují: *Say what you wish, but czech is not a difficult language*. Pak následuje první lekce-abeceda. A hned po ní: *Nazdar- the favorite Czech salute*, a *Líbí se mi-I like you*.“<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 80.

<sup>77</sup> Tamtéž.

<sup>78</sup> Čechoslovák, ročník 1940, č. 41, s. 8.

#### 4. Ženy, manželství a děti

Uvědomíme-li si, že tito muži byli daleko od rodin a všech svých přátel z domova, je naprosto pochopitelné, že hledali rozptýlení a teplou náruč u žen ve Velké Británii. I ony si byly vědomy, co práce pilotů obnáší, jak náročné je jejich poslání. Pro československé letce bylo rovněž také příjemným zjištěním a překvapením chování anglických žen. „Byl jsem zase jednou na zábavě a byl jsem překvapen ženami, které se přímo předstihovaly o přízeň nás Čechů.“<sup>79</sup>

Mnohá přátelství a mnohé známosti přerostly ve velkou lásku a skončily sňatkem. Mnohým letcům nebylo přáno osudem a v boji za vlast zaplatili životem. Mnohdy pak po nich zůstaly zlomené manželky a děti bez otce.

Uzavření sňatku člena RAF ve Velké Británii si nelze představit jako jednoduchou záležitost. Pokud se chtěl československý příslušník RAF oženit, musel mít různá povolení.<sup>80</sup> Oženil-li se bez nich, následovalo vždy vyšetřování a dotyčný se vystavoval trestnímu stíhání. Jako příkladná se proto jeví žádost příslušníka 311. československé bombardovací perutě Sgt. Miroslava Tausiga, který písemnou formou žádal velení své letky o zaslání potřebných listin, aby je mohl předložit anglickým úřadům, když žádal o povolení sňatku s Leah Starminskou.<sup>81</sup>

Bylo potřeba opatřit si následující dokumenty.<sup>82</sup> Opis první stránky kmenového listu<sup>83</sup>, potvrzení o vojenské službě, lékařské vyšetření, místopřísežné prohlášení, dobrozdání dvou členů v důstojnickém sboru o nevěstě, souhlas k sňatku od rodičů nevěsty, rozsudek sňatkové komise.<sup>84</sup> Pokud byl předpoklad, že bude manželství šťastné, bylo povolení uděleno. Ministerstvo národní obrany je z počátku udělovalo jen výjimečně.

Po uzavření sňatku došlo k zapsání této skutečnosti do letecké karty a kmenového listu daného příslušníka RAF. Po konci války a návratu domů do Československa byl tento sňatek platný a nebylo možné uzavřít další. Díky

---

<sup>79</sup> SEHNAL, J. - RAJLICH., J., c. d., s. 61.

<sup>80</sup> Toto povolení vydávalo československé Ministerstvo národní obrany sídlící v Londýně na Piccadilly 134.

<sup>81</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB VI, sign.: 311. bombardovací peruť 513/CII-3B/1/272, Evidence sňatků 1941-1943.

<sup>82</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 168.

<sup>83</sup> Obrazová příloha č. 5.

<sup>84</sup> Ta byla složena z důstojníků Inspektorátu československého letectva.

záznamu v kartě a další dokumentaci se dalo dohledat tyto informace zpětně. Zvláště poté, co se po čase objevili lidé, kteří tvrdili, že byly manželkami toho či onoho letce, anebo jsou jeho dětmi.

Předpokládaným důsledkem uzavření manželství bylo početí dětí. Českoslovenští příslušníci RAF se potom obraceli na Inspektorát československého letectva s žádostmi o příspěvky na rodinu. Žádost musela splňovat všechny náležitosti a muselo se jednat i o její správnou formulaci. Jednu takovou to žádost předložil i člen 311. československé bombardovací perutě J. Schiller. Vyživovací příspěvek pro jeho manželku mu byl ve výši jedné libry.<sup>85</sup>

Dalším podobným případem byl Sgt. Imrich Kassy, ten žádal o příspěvek v hodnotě tří liber pro svou těhotnou manželku, která vzhledem k těhotenství nemohla pracovat.<sup>86</sup> Jinou hodnotu představoval naproti tomu například rodinný příspěvek pro paní Phyllis Horáčkovou ve výši 0,15,6<sup>87</sup> liber na týden.<sup>88</sup> Po porodu dítěte byla manželce člena RAF proplacena skoro celé částka za porod, tedy 15 liber.<sup>89</sup>

Pokud došlo k úmrtí manžela během výkonu služby, byla vdovám vyplácena jednorázová finanční částka, jejíž výše se odvíjela od hodnoty zesnulého a pohybovala se v rozmezí od 130 do 440 liber. Ovšem pokud došlo ke smrti, nebo k nepřátelskému zajetí během bojové akce, pohybovala se suma od 100 do 1250 liber opět podle hodnoty. Pro každé dítě mladší 18 let narozené v tomto manželství to pak byl příspěvek 36 liber ročně.<sup>90</sup> Výplaty a přídavky za zmizelého či mrtvého ženatého československého příslušníka RAF byly vypláceny manželkám, případně potomkům. K zastavení těchto dávek došlo 28 dní po oficiálním datu úmrtí.

Další dávky pokračovaly ještě 91 dní poté, nejednalo se ovšem o plné sumy, ale jen 2/7 původního příjmu. Pro příbuzné létajících československých

---

<sup>85</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB VI, sign.: 311. bombardovací peruť 513/CII-3B/1/272, Evidence sňatků 1941-1943.

<sup>86</sup> Ze strany Velké Británie mohl činit příspěvek až 21 liber 6 pencí. VÚA, Praha, fond: ČSL-VB VI, sign.: 311. bombardovací peruť 513/CII-3B/1/272, Evidence sňatků 1941-1943.

<sup>87</sup> Do roku 1971 se jedna libra dělila na 20 šilinků. Každý tento šilink dále sestával z 12 pencí. Jedna pence byla tedy 1/240 libry. 15. února 1971 byla provedena decimalizace (začala se používat desítkovou soustavu) a jednu libru od tohoto data tvoří 100 pencí.

<sup>88</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB VI, sign.: 311. bombardovací peruť 513/CII-3B/1/272, Evidence sňatků 1941-1943.

<sup>89</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 169.

<sup>90</sup> Obrazová příloha č. 6.

poddůstojníkům a důstojníkům byl ještě navíc vyplácen bonus v hodnotě 6 až 8 liber v případě smrti či zajetí.<sup>91</sup>

#### 4. 1. WAAF (*Women's Auxilliary Air Force*)

Mluvíme-li o vztahu československých letců k ženám, a to především ve Velké Británii, nesmíme opomenout zmínit WAAF. Byly to především „wafky“, jak je sami letci nazývali, které byly letcům nejbližší. Něžné pohlaví bylo zastoupeno v Britské armádě celkem početně. Byly i jiné organizace, kde sloužily ženy ve velkém počtu.<sup>92</sup>

Ženy v uniformě se ve válkách probíhajících ve dvacátém století staly naprosto běžným jevem. Ke vstupu do armády je nevedla ani tak touha po dobrodružství, jako nutnost národní potřeby. V době probíhající války byla důležitá každá ruka. Během první světové války, ale v mnohem markantnějším počtu však během druhé světové války, sloužilo u uniformovaných složek statisíce žen. Ať už odvedených nebo dobrovolnic. Aby pomohly uvolnit dostatek mužů pro bojovou činnost, přebíraly ženy od nich veškeré povinnosti, především administrativního rázu.

Právě ve Velké Británii hrály ženy velkou roli ve válečném úsilí v letech 1914-1918.<sup>93</sup> Ženské vojenské vzdušné síly *WRAF (Women's Royal Air Force)* existovaly v letech 1918-1920, poté došlo k jejich rozpuštění. K znovu ustanovení pomocných ženských sborů v rámci RAF došlo v roce 1939. Náborová akce, která propukla už v roce 1938 získala personál, ze kterého se postupně zformovalo čtyřicet osm rot Královského letectva. Tehdy ještě v rámci nově vzniklé *ATS (Auxiliary Teritorial Service)*.<sup>94</sup> Oněch čtyřicet osm rot se přetvořilo v jádro nově vzniklé organizace-WAAF.

V roce 1943 představovaly příslušnice WAAF 16 % veškerých sil RAF, bylo to více jak 180 000 členek. Samozřejmě zde nesloužily jen Britky, ale také

---

<sup>91</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL-VB VI, sign.: 311. bombardovací peruť 513/CII-3B/1/272, Evidence sňatků 1941-1943.

<sup>92</sup> K dalším ženským složkám britské armády patřily *ATS (Auxiliary Territorial Service)* Pomocná ženská služba založená roku 1938, *WRNS (Women's Royal Naval Service)* Královská námořní ženská služba - obnovena roku 1939, *ATA (Air Transport Auxiliary)* Letecké dopravní pomocné služby fungující od roku 1939, *FANY (First Aid Nursing Yeomenry)* První dobrovolnická ošetřovatelská pomoc ustanovena roku 1937. CASSIN-SCOTT, J., c. d., s. 4-13.

<sup>93</sup> Tamtéž.

<sup>94</sup> Tamtéž.

ženy ze zemí *Commonwealthu*, Polska, Československa a dalších okupovaných států. Nikdo je neodlišoval od Britek, všechny bez výjimky byly vnímány prostě jako „wafky“. Jediný symbol odkazující na jejich národnost byla nášivka na rukávu se jménem země, odkud dotyčná členka pocházela.<sup>95</sup>

Pro vstup do WAAF muselo být dívce více jak 17,5 roku, u nedospělých byl požadován souhlas rodičů, případně poručníka. Odvod byl podmíněn lékařskou prohlídkou, psychotestem a inteligenčním testem. Ženy v zásadě nepodstupovaly výcvik se zbraní, až na skupinu obsluhy protiletadlových baterií. Nesměly pracovat tam, kde jim hrozilo přímé nebezpečí na životě, to i v případě zpravodajských služeb. Všechny obdržely výstroj při odvodu a musela být dodržena pravidla ryze ženská-účes a jiné.<sup>96</sup>

Aktivně zastávaly pozice ve velkém počtu odvětví-ložní mechaniky, seřizovačky, svářečky, telefonistky, telegrafistky, skladnice, pracovnice v operačních místnostech, kresličky map, obsluhy radaru, řidičky, zdravotnice, meteoroložky tzv. rosníčky, souřadnicové zapisovatelky.<sup>97</sup> Dále také pracovaly v kuchyních a především v administrativě. Svou důležitou funkci měly společně s mužským personálem RAF skoro na všech základnách, jak ve Velké Británii, tak i v zahraničí. Všechny nastoupily v nejnižší hodnosti-*Aircraftwomen 2* (ACW2) tj. vojačka letectva druhé třídy. Po úspěšném absolvování odborných

---

<sup>95</sup>      Obrazová příloha č. 7.

<sup>96</sup>      Uniformy příslušnic WAAF doznaly mnoho změn. V počátcích chodily „wafky“ různě oděné, včetně směsice přidělových částí uniforem a civilního oblečení; dostávaly tedy kompenzaci za opotřebování a zničení svých civilních oděvů, v roce 1939 výše odškodného činila dva šilinky týdně, pokud scházela kompletní uniforma, 9 pencí týdně pokud scházel plášť do deště. Od roku 1940 se podařilo vybavit všechny příslušnice minimálně jednou kompletní uniformou, ovšem kabáty, sukně a boty byly nadále nedostatkové. V roce 1941 přišel první průlom, byly vydávány pracovní polní uniformy, které nahrazovaly dlouhé blůzy s páskem a čtyřmi náprsními kapsami a sukně béžového vycházkového oděvu. Blůza a kalhoty navržené speciálně pro operátorky balónů WAAF, pro sloužící u balónové baráže se staly rychle oblíbenými a všechny další odbornosti WAAF žádaly o právo nosit tuto pracovní uniformu. Jednotnost WAAF a RAF se odrazila i ve větší podobnosti mezi oblečením mužského a ženského personálu. Střih blůzy, sukně a čepice připomínal uniformy ATS, ale ženy z WAAF nosily stejné insignie jako mužští příslušníci, s výjimkou monogramu na mosazném odznaku na čepici u poddůstojnických hodností. Čepice poddůstojnic měly lesklý černý kožený štítek, důstojnické látkou pokrytý štítek. Důstojnice nosily na čepicích důstojnický znak RAF. CASSIN-SCOTT, J., c. d., s. 10-12.

<sup>97</sup>      Které byly na štábu letové kontroly v kontaktu s posádkami a monitorovaly pozice letadel, jak RAF, tak i Luftwaffe.



kurzů byly povýšené na *Aircarftwomen I (ACWI)* a následně do *Leading Aircraftwomen (LACW)*.<sup>98</sup>

Po dokončení důstojnické školy mohly být poddůstojnicemi a důstojnicemi. „Wafky“ pobíraly plat ve výši dvou třetin platu pilotů Britského Královského letectva.<sup>99</sup> Odměňovány byly různými příplatky, které se lišily od příplatků pro muže. Pokud ženy nedostávaly služební přiděly potravin, činily jejich přiděly 4/5 hodnoty mužských, podle myšlenky, že ženy mají menší spotřebu. Důstojnice ubytované mimo posádku dostaly doplňující příplatky na stravu a ubytování. Nemohly dostat příplatek na sluhu. Byly domácně dost zručné, a toto ustanovení platilo až od července roku 1944.<sup>100</sup>

Byla to především nesmírná odvaha příslušnic WAAF, která ukázala, že ženy v uniformách jsou schopny nejen dodržovat vysokou výkonnost při nudné a opakující se administrativní práci, ale také jsou zcela připraveny čelit nebezpečí smrti a zmrzačení.<sup>101</sup> Se stejnou neochvějností a nasazením jako jejich kolegové z řad mužů. Stále více proto byly „wafky“ začleňovány do řad RAF. Sloužily pod přímým velením RAF, a pokud to bylo možné podřizovaly se i stejným regulím a disciplíně.

Jeden z československých letců vzpomínal na setkání s „wafkami“. „W. A. A. F. To je velká atrakce pro naše kluky. Děvčata v uniformě. Ale to jsou vojáci! Jde o sbor žen, které konají práci mužů v RAF-v kancelářích, dílnách, všude prostě, kde to zastanou. A tak mohou použít mužů tam, kde je to pro ženy nedostupné nebo těžké. Jsou zde ženské šoférky atd. V kuchyních vaří a uklízejí, zkrátka kamp je oživen něžným pohlavím všude. Já vím, že atd., ale to není opravdu tak strašné. To je všude i v civilním životě, a airmeni prý raději civilky. Na Wafky se moc neexponují. Jsou to prostě vojáci. To znamená s malým žoldem a to znamená prý, že Wafka je dražší, poněvadž nemá tolik prostředků a jiných možností jako civilní. Čechoslováci jsou atrakcí pro Wafky. Naši hoši se tuží a myslím, že ty konservativní zásady roztají pod objetím našeho kluka jako led na jarním slunci. Kdepak, hoši mají už dokonce zkušenosti a známosti se navazují.

---

<sup>98</sup> ZUDOVÁ-LEŠKOVÁ, Z., *Ženy v čs. armáde v letech 1939-1945*. In: *Statečné ženy, o kterých se málo ví*, Praha 2003. s. 9-23.

<sup>99</sup> Služné bylo vyměřeno na den nikoliv na měsíc, ženy je dostávaly ve stejné výši jako muži-vojínky 2, 5 šilinku, desátnice 4 šilinků, seržantky 5 šilinků, poručice 11 šilinků atd.

<sup>100</sup> ZUDOVÁ-LEŠKOVÁ, Z., c. d., s. 9-23.

<sup>101</sup> Tamtéž.

A tak na večer po zaměstnání je to na hlavní silnici v kampu (z kampu se nesmí ven, nemáme legitimace) jako na promenádě o pouti. A chlapce asi bolí ruce od mluvení, jak vidno s posunků a snažení říci něco-ale rukama.“<sup>102</sup>

Vnímání druhé strany naopak dokládají vzpomínky jedné anglické členky WAAF Pip Beckové. „Občas jsem v hale potkávala mladého letce, který si o sobě myslel, že je pro ženy darem přímo od boha. Jednou přišel i do naší kanceláře a hned si mě všiml. Myslel si, že mi snad zalichotí a řekl mi. „Už vám někdy někdo řekl, že máte krásné oči?“ a sebevědomě se na mne usmál. Byl jsi jistý, že on je tím prvním. Byla jsem sice polichocena, ale chladně jsme ho odbyla. „Ano. Už jich bylo mnoho,“ řekla jsem se strojeným úsměvem. Viděla jsem, jak se tím můj koktavý přítel za jeho zády baví.“<sup>103</sup>

Také ženy a dívky z Československa, které byly ve Velké Británii v emigraci se začlenily do řad WAAF, a to v počtu 19.<sup>104</sup> Ovšem k vytvoření samostatné československé ženské jednotky nedošlo.

I přesto, že chození s „wafkami“ bylo pro členy RAF zakázané a trestalo se, mnoho z nich tento zákaz porušilo. Zákaz platil na půdě základen, a co se dělo mimo, to už tak sledováno nebylo. Dalo by se zde použít staré české přísloví, „co oči nevidí, to srdce nebolí“. Jako jedny z případů, kdy se do sebe zahleděli československý příslušník RAF a československá příslušnice WAAF uveďme Dolores Šperkovou s Eduardem Prchalem<sup>105</sup> a Irene-Betty Fröhlichovou s Aloisem Pátečkem.<sup>106</sup> K československým ženám bychom mohli ještě volně přiřadit skupinu anglických „wafek“, které se provdaly za naše piloty. Známý je případ Joy Turner-Mžourkové-Kadečkové, jejíž manžel za války padl a Joy v roce 1945 přiletěla se synem do Československa, kde zůstala po zbytek svého

---

<sup>102</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 167.

<sup>103</sup> BECKOVÁ, P., c. d., s. 177.

<sup>104</sup> U 311. československé bombardovací perutě sloužila jako rosníčka i Češka Ida Marie Sudická, v jiných profesích Hana Vogelová, Marie Vodáková a Edit Rudingerová. VÁVROVÁ, M., *Vojáci v sukních*, Jihlava 2001, s. 110.

<sup>105</sup> Dolores emigrovala do Anglie, kde se přihlásila k WAAF. Prodělala povinný výcvik a později se přihlásila do kurzu pro důstojnice. Po jeho absolvování byla převelena na Inspektorát čs. letectva do Londýna. Za války se provdala za pilota z 310. československé stíhací peruti, kapitána Eduarda Prchal, který se smutně „proslavil“ havárií ze 4. 7. 1943 u Gibraltaru. Tehdy pilotoval *Liberator* polského premiéra v exilu, Włodysława Sikorského, který tuto havárii nepřežil. Eduard Prchal jako jediný ze sedmnáctičlenné posádky vyvázl živý.

<sup>106</sup> Po svém přijetí do WAAF pracovala díky své znalosti němčiny při odposlechu rozhovorů letců německé Luftwaffe. Podala si žádost o přeložení do čs. perutě, vyhověno jí bylo až v roce 1943. Jejím novým pracovištěm se stala 310. československá stíhací perutě. Tam se také poznala s Aloisem Pátečkem. Vzali se v lednu 1944.

života.<sup>107</sup> Plno „wafek“ opouštělo službu, bylo demobilizováno z důvodu těhotenství. Jedním příkladem z mnoha byla Ludmila Nevečeřelová.<sup>108</sup>

Některé československé, ale i britské příslušnice WAAF po válce odešly se svými manžely do Československa, jako Edith Matějčková. Jiné se v Anglii provdaly, změnily své jméno a do Československa se nevrátily.<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> <http://www.zeny-bojujici.cz/vystava/ceskoslovenske-zeny-v-britskych-pomocnych-sluzbach#c1> (25. 3. 2012).

<sup>108</sup> VÁVROVÁ, M., *Vojáci v sukních*, s. 15.

<sup>109</sup> VÁVROVÁ, M., *Vojáci v sukních*, s. 15.

## 5. V zajetí

V Anglii se často stávalo, že pilot zmizel se svým strojem za horizontem moře a už ho nikdy nikdo nespatriřil.<sup>110</sup> Byl prohlášen za nezvěstného. Teprve po několika měsících marného čekání na jakoukoliv zprávu od Mezinárodního červeného kříže o jeho zajetí, byl úředně uznán za mrtvého. V lepším případě, můžeme-li to tak říci vzhledem k situaci, padl „jen“ do zajetí.

Mnoho československých letců bylo přechodně nebo zcela vyřazeno z bojové činnosti v důsledku zajetí nepřitelem. Některým se díky tomu, že byli na základě posudku od lékařské komise Mezinárodního červeného kříže prohlášeni za neschopné další letecké služby, podařilo ze zajetí dostat. Byli repatriováni a odesláni zpět do Velké Británie.<sup>111</sup> Nemalý počet československých letců zůstal v zajateckých táborech až do konce války.<sup>112</sup> Několika málu z nich se podařilo utéci a dostat se na svobodu.<sup>113</sup> Nejvíce zajatců měla 311. československá bombardovací peruť, její ztráty činily více jak 50 % všech československých zajatců.

Ti, co padli do zajetí potřebovali v první řadě především lékařské ošetření, které jim bylo poskytnuto. Byl to ale poslední dobrý čin ze strany nepřátel. Ozbrojená eskorta dopravila zajaté letce do města na tamní německé velitelství. V době, kdy byl zajatec schopen následoval výslech. Nutné bylo vyplnit data potřebná k registraci zajatce u Mezinárodního červeného kříže- jméno, hodnost, číslo v RAF, příslušnost, adresu, místo a číslo squadrony.<sup>114</sup> Výsledky probíhaly v angličtině, i když Němci věděli, že zajatci jsou s největší pravděpodobností Čechoslováci. Letci se pokoušeli co nejdéle předstírat, že jsou Angličané nebo

---

<sup>110</sup> Obrazová příloha č. 8.

<sup>111</sup> P/O Josef Ščerba, Sgt Zdeněk Škarvada, Sgt Jan Truhlář.

<sup>112</sup> Sgt Karel Badatelka, F/Sgt Václav Bauman, P/O Josef Bryks, F/Lt Bohumil Budil, Sgt Vilém Bufka, F/Lt František Burda, P/O Emila Bušina, P/O František Cigoš, P/O Otakar Černý, F/Lt Bedřich Dvořák, Sgt Čeněk Chaloupka, F/O Rostislav Kaňovský, P/O Václav Kilián, Sgt Jaroslav Klvaňa, Sgt František Knap, Sgt František Knotek, Sgt Gustav Kopal, Sgt Otakar Kresta, P/O Karel Křížek, S/Ldr Jiří Maňák, Sgt Bohumil Netopil, Sgt Emanuel Novotný, Sgt Jaroslav Nýč, F/Sgt Antonín Ocelka, Sgt Vladimír Pára, Sgt František Petr, Sgt Václav Procházka, P/O Zdeněk Procházka, Sgt Gustav Přístupa, Sgt Zdeněk Sichrinský, Sgt Josef Suza, Sgt Augustin Šesták, Sgt Alois Šiška, Sgt Zdeněk Škarvada, Sgt Karel Šťastný, P/O Karel Trojáček, Sgt Jan Truhlář, Sgt Petr Uruba, P/O Karel Valášek, Sgt Bedřich Valner, P/O Erazim Veselý, Sgt Arnošt Zábrš, P/O Jaroslav Zafouk, P/O Milan ZAPLETAL, Sgt Josef Zvolenský, LOUCKÝ, F., c. d., s. 259-264.

<sup>113</sup> P/O František Krůťa, Sgt Pavel Svoboda, Valenta Arnošt, Tamtéž.

<sup>114</sup> Letci se odvolávali na ženevskou konvenci, která nařizuje, že zajatec smí prozradit pouze své jméno, hodnost a služební čísla.

francouzsky mluvící Kanadáné. Podle Ženevské konvence<sup>115</sup> není rozhodující národnost, ale uniforma, v níž byl zajat. Letci byli zajati v britských uniformách, což by jim tzv. hrálo do karet. Zapírání nemělo však smysl. Německá špionáž byla dokonale informována o československých letcích. První letci se dostali do zajetí v roce 1940, hrozil jim soud za velezradu, ale na zákrok amerického diplomatického zástupce<sup>116</sup> a mezinárodní organizace pro kontrolu zacházení s válečnými zajatci byli převezeni z berlínského Gestapa<sup>117</sup> do zajateckých táborů.

Na Gestapu,<sup>118</sup> kam zajatce převezli, předložili například Petru Urubovi pod záhlavím „Češi v zahraničí“ mnoho písemného materiálu z Polska, Francie i Ruska. „Viděl jsem velký album se jmenným seznamem československých letců, kteří procházeli po roce 1939 Polskem. Němci měli založené abecední seznamy s daty a činnostmi každého jednotlivce.“<sup>119</sup> Letcům byly kladeny otázky typu, kde se nachází vaše letiště, kolik máte letadel, kde se nachází skladiště pum a střeliva, odkud jste startovali, co jste měli bombardovat, jaký byl cíl. Samozřejmostí bylo, že na ně zkoušeli nátlak prostřednictvím jejich rodin. „Tak jsme zajistili vašeho otce, bratry i sestru. Ted záleží jenom na vás, co s nimi bude.“<sup>120</sup>

Když jim bylo prokázáno, že jsou Čechoslováci, byli jako protektorátní příslušníci vzati do vazby pro důvodné podezření, že ve válečné době sloužili v cizí armádě a se zbraní v ruce se postavili proti Třetí říši. Proto byli souzeni podle §91 a říšského branného zákona pro velezradu.<sup>121</sup> „Vybídl mě, abych prozradil svou jednotku, jméno velitele, letiště, z něhož jsme startovali i další podrobnosti, na které si již nevzpomínám. Udal jsem mu pouze své změněné jméno Frank Cigos-a hodnost, ale on mě výsměšně vyzval. Napište tam ještě, že jste z 311. squadrony, že váš velitel je Toman a jste na letišti v East Wrethamu.“<sup>122</sup>

---

<sup>115</sup> Ženevské úmluvy jsou 4 úmluvy a 3 dodatkové protokoly, které upravují podmínky a pravidla mezinárodního práva na ochranu obětí války. [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDenevsk%C3%A9\\_%C3%BAmluvy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDenevsk%C3%A9_%C3%BAmluvy) (1. 4. 2012)

<sup>116</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 189.

<sup>117</sup> Sídlo hlavního úřadu Gestapa na Prinz-Albrecht-Straße v Berlíně.

<sup>118</sup> Geheime Staatspolizei vzniklo přeměnou tajné pruské státní policie dne roku 1933. Založeno Hermannem Göringem, v roce 1934 se dostalo pod vedení SS.

<sup>119</sup> ČEJKA, E., *Zlomená křídla*, Praha 1970, s. 101-122.

<sup>120</sup> BUFKA, V., c. d., s. 182.

<sup>121</sup> Tamtéž.

<sup>122</sup> DUDA, Z., c. d., s. 111.

Nejdříve byli všichni posláni do sběrného tábora *Dulug Luft* pro zajatce všech zbraní, odkud se následně podle zbraně posílali do dalších táborů.<sup>123</sup> Po přesunu do cílového tábora a po výslechu, který pro československé letce byl více tvrdý než pro jiné, se s nimi jednalo skoro stejně jako s jinými zajatými spojeneckými letci.

V Saganu a jeho okolí, asi padesát kilometrů severovýchodně od Zhořelce, vybudovali Němci rozsáhlé zajatecké středisko. Byli zde například *Luftwaffe Kriegsgefangenen Stammlager III* v osadě Küpper, pět kilometrů východně od Saganu pak ještě další *Stalag Luft IV* pro spojenecké letce. Přímo v Saganu se rozprostíral *Stalag VIII C* pro příslušníky pozemních vojsk a nedaleko něho konečně tábor 308, v němž byli drženi sovětští váleční zajatci. Během války prošlo saganským komplexem na dvě stě tisíc zajatců nejrozumnějších národností. Nejhorší podmínky ovšem vládly v sovětském táboře-holé místo obehnané ostnatým drátem. S příchodem zimy si sovětští zajatci směli vykopat primitivní zemjamky. Jejich strašlivou situaci potrhovala nedostatečná strava, těžká práce a brutální jednání dozorců.

O poznání snesitelnější byly poměry v táborech pro spojenecké letce. Nejvýznamnější z nich *Stalag Luft III* se rozprostíral na 80 hektarové mýtině obklopené borovým lesem. Tábor tvořilo patnáct dlouhých ubytoven, kuchyňský barák, vodní protipožární nádrž, latríny a nezbytný „*appellplatz*“ pro zajatecké nástupy. Okolo byl ve výšce dvou a půl metrů natažený drát vyplněný ještě ostnatými nástrahami. Každých sto metrů byl přerušován strážními věžemi. Strážní byli vybaveni kulomety, samopaly, dalekohledy a reflektory. Ve vnitřních prostorách tábora okolo oplocení bylo vymezeno ještě deset až patnáct metrů zakázaného pásma, při jeho porušení směli Němci bez výstrahy střílet. Okolní les byl v šířce 30 metrů vykácen. Na severní straně přiléhalo německé velitelství tzv. *Vorlager* s ubikacemi strážných, zajatecká nemocnice, vězení a hospodářská budova. Na opačné straně tábora se nacházel přístavek pro americké zajaté letce. Německým velitelem byl oberst von Lindeiner, vedoucí zajatecké samosprávy *Senior British Officer* H. M. Massey.<sup>124</sup>

V roce 1942 byli v *Stalag III* nejpočetněji zastoupeni příslušníci britského *Commonwealthu*-Angličané, Kanadčané, Australanci, Novozélandčané, krom toho

---

<sup>123</sup> BUFKA, V., c. d., s. 184-5.

<sup>124</sup> ČEJKA, E., *Zlomená křídla*, s. 100.

Francouzi, Belgičané, Holanďané, Norové, Poláci a Čechoslováci. V táboře *Stalag III* byli zajatci ubytováni v dřevěných chajdách. V každé z nich se nacházelo osmnáct místností, jedna pro osm mužů, a ještě i menší pokojíky pro vyšší důstojníky. Ubikace měly jednoduché vybavení-patrové palandy, stůl, židle, skříň, umyvadlo a železná kamna. Zajatci nemuseli pracovat, mohli se věnovat četbě nebo studiu. Knihy jim posílal Mezinárodní červený kříž, ale ty musely projít německou cenzurou. Do tábora docházely i koncepty přednášek a univerzitní skripta, profesori vyučovali zajatce odborným předmětům. Zajatci si krátili čas také hraním volejbalu, kopané, baseballu, pořádaly se šachové turnaje, hrály se karty a divadlo, mimo jiné si vymohli i stavbu kulturního domu.

Dalším táborem byl *Stalag Luft IX C* nedaleko Bad Sulzu. Zde strávil Sgt. Vilém Bufka několik měsíců. „Ubytovali nás v baráku asi pro tři sta lidí s tříposchodovými kavalci. A zase nová setkání a navazování nových přátelství. Octl jsem se na bloku, kde byla převážná část polských letců z Anglie a polské pěchoty. Chovali se jinak než Poláci, s nimiž jsem se setkal u nich doma. Když jsem jim řekl, že jsem Čech a pilot RAF, zahrnuli mě pozornostmi jako starého známého,... z těžké vůně cigaretového tabáku se mi zatočila hlava. Na několikapatrových kavalcích odpočívali zajatci, kterým se nechtělo vstávat, jiní seděli u stolu a snídali. Z hromotluka Tedda se vyklubal velitel baráku. Představil mě chlapcům, ukázal mi lůžko, nabídl cigaretu-první po tolik dnech, když jsem jí vdechl její kouř, zatočila se mi hlava dvojnásob-a pak mě seznámil s denním řádem. Byl prajednoduchý: snídane, počítání zajatců, oběd, počítání zajatců, večeře, počítání zajatců.“<sup>125</sup> Němci zabavovali zajatcům letecké bundy a boty, ty posílaly na východní frontu a zajatcům daly staré hadry a dřeváky.

Vilém Bufka ve svém díle *Bombardér T-2990 ... se odmlčel*, vzpomínal i na stravovací podmínky v táboře. „Jídlo bylo alfou omegou zdejšího života a kolem něho se točila většina našich starostí. K snídani jsme dostávali horkou vodu na spaření čaje, někdy meltu, která se nedala pít. V poledne „polévka“: voda bez jakéhokoliv omastku, v níž řídce plavaly kousky řípy, mrkve nebo nějaké trávy podobné kopřivám. V neděli v ní byly rozvařeny kousky brambor. Na osobu připadla větší sběračka, asi polovina polního šálku. K večeři opět horká voda na čaj a jedna vecka chleba pro pět osob. Po jejím rozdělení získal každý kousek,

---

<sup>125</sup> BUFKA, V., c. d., s. 184-5.

z něhož, pokud se nerozpadl, se dalo nakrájet pět šestimilimetrových krajíčků. K tomu příděl margarínu-asi dvoucentimetrový hranolek. Zhruba jednou týdně lžíce řepné marmelády a-podle velikosti-tři až pět brambor. „<sup>126</sup>

Jednou za čtrnáct dnů měly být rozdávány balíčky pro zajatce od Mezinárodního červeného kříže. Ty ovšem Němci vydávali neradi, a proto raději řekli, že došlo ke zničení dopravního spoje nálety RAF. Balíčky někdy nebyly několik měsíců. Když konečně přišly, bylo to z různých států a v různém složení, s menšími obměnami podobné anglickým: balíček čaje, plechovka slazeného mléka, plechovka marmelády, plechovka ryb v rajském protlaku, krabička sýra, plechovka keksů, krabička másla, plechovka masa, tabulka čokolády a dvacet cigaret, které dostávali zvlášť. Někdy bylo v balíčcích i pár věcí osobní potřeby. Z prázdných plechovek se dalo vyrobit potřebné náčiní všeho druhu, především misky, hrnky a příbory. Později začali strážní pro potřeby vítězství Třetí říše plechovky vybírat. Pokud se utvořila parta lidí, která hospodařila s přiděly dohromady, dalo se ledasco ušetřit. Kvetl i černý obchod se strážnými. Ti disponovali chlebem, naproti tomu zajatci kávou, konzervami a cigaretami. Byla dána směnná taxa, bochník chleba za padesát cigaret. Velkým problémem, především zimě bylo topení. Příděl pár briket na osobu nestačil, a tak se v největších mrazech topilo vším, co jen trochu hořelo. V zajetí se slavili i Vánoce. Zajatci si z ušetřených zásob připravovali provizorní štědrovečerní večeři. Jejich jediným světlým bodem byly občasné dopisy od přátel a rodiny.<sup>127</sup>

V době zajetí následovaly další surové výslechy a nové věznění na Gestapu v Praze,<sup>128</sup> kam byli českoslovenští zajatci převáženi. Němci považovali Čechoslováky za příslušníky Protektorátu Čechy a Morava, a chtěli s nimi skoncovat jako s velezrádci. Po výslechu byli posíláni zpět do zajateckých táborů. Bylo to jednak díky zásahu britské vlády (Angličané je prohlásili za britské příslušníky), a jednak díky pohrůžce britského premiéra Churchilla, že pokud

---

<sup>126</sup>

Tamtéž.

<sup>127</sup>

ČEJKA, E., *Zlomená křídla*, s. 101-122

<sup>128</sup>

Německá tajná státní policie (gestapo) sídlilo v budově Petschkova paláce, ihned po okupaci zde byla zřízena hlavní úřadovna pro Protektorát Čechy a Morava. Probíhaly zde proslulé výslechy a mučení. Zastupující říšský protektor Reinhard Heydrich zde nechal zřídit stanný soud, který ve většině případů odsouzené posílal na popravu, nebo do koncentračních táborů. Mnoho vyslýchaných bylo umučeno i přímo v prostorách tohoto paláce.



dojde k popravě jakéhokoliv zajatce v britské uniformě, budou za to popraveni dva němečtí zajatci o hodnotu vyšší.<sup>129</sup>

Množily se také případy útěků, ať už jednotlivců nebo menších skupinek. Vždycky se snažili kamarádi přispět utečenci aspoň málem-např. cigaretou či krajícem chleba. Když byl strážnými zjištěn útek, byl svolán apel. Ten ale díky šikovnosti zajatců trval několik hodin, někdy i celý den. Strážní se po celou dobu nemohli dopočítat, jelikož počet zajatců vždy přesně seděl. Odvážlivci zaskočili za kamarády, a když přišlo vyvolávání podle jmen, strážný si ani nevzpomněl, že nějakou tvář viděl dvakrát. Pro utečence to znamenalo, že získali tolik potřebný čas. K útěku bylo potřebné zajistit plno věcí-šilo se civilní oblečení z hadrů, musely se obstarat falešné doklady i s razítkem. Utečenec dostal podrobný plán cesty a mnoho užitečných informací. Tzv. krtci hrabali noc co noc tunel z tábora. Problémem bylo, kam s vydolovanou hlínou. Nejčastěji ji po troškách trousili z děravých kapes při denních apelech. Muselo se odhadnout, zda je hlína ten den mokrá, nebo spíš suchá. Ke zhoršení poměrů v zajateckých táborech došlo na podzim roku 1944, kdy po nezdařeném atentátu na Hitlera byl stávající dozorčí personál složený ze členů *Lufftwaffe* nahrazen příslušníky SS (*Schutzstaffel*).<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 189.

<sup>130</sup> Ozbrojená organizace NSDAP vytvořená v roce 1925.

## 6. Stejnokroje, hodnosti a platy

Českoslovenští letci museli složit vojenskou přísahu nejen československé vládě, ale také britskému králi. Ceremonie se konala za přítomnosti anglického kněze, styčného důstojníka a zástupce RAF. Naši vojáci slíbili na anglickou bibli Jeho Veličenstvu králi britskému, že budou loajálně a věrně bojovat za spojeneckou věc.

Po složení slibu dostali všichni letci anglickou výstroj, stejnokroj a prádlo. Stejnokroj byl stejný jako měli angličtí letci. Britští letci projevíli úctu k novým kolegům v boji tím, že vedle britských výsostných znaků mohli českoslovenští letci používat i malé znaky československé. Na uniformách<sup>131</sup> RAF mohli naši letci nosit nápis *Czechoslovakia*. Státním znakem na rukávech pláštěů a blůz byly iniciály *cz*.<sup>132</sup> Spolu s vlajkou RAF byla na leteckých základnách vztyčována i vlajka československá. Letouny československých perutí měly nést vedle britských barev i československé rozlišovací znaky na boku letadla. „Letouny mají i kruh, jehož výseče jsou v našich národních barvách, malá trikolora v československých barvách zdobí i přilby našich letců.“<sup>133</sup>

Důstojníci byli přijati do Královského letectva v hodnosti *Pilot Officer*, poddůstojníci v hodnosti *Sergeant*. Toto vyvolalo nevraživost u poddůstojníků, zejména potom u rotmistrů a důstojníků. Každý mohl dosáhnout povýšení, a to nejen služebním stářím, ale i délkou služby.<sup>134</sup>

Nebylo to jednoduché především v případě poddůstojníků. Zmínit podrobně celou problematiku postupu v hodnostech by bylo mnohem složitější. Proto jen uveďme, že českoslovenští piloti byli držiteli dvou různých hodnotí-britských a československých, které ve většině případů byly dosti odlišné. Dalším rozdílem bylo to, že v RAF byla propůjčována vyšší hodnost podle zastávané pozice i držitelům hodností nižších.<sup>135</sup>

Britové přiznávali Čechoslovákům stejné platy, jako měli sami. V pozdější době byli dokonce Čechoslováci po finanční stránce v mnohem výhodnější situaci než Britové. Ze mzdy se však odpočítávalo daňové zatížení, výdaje na ubytování

---

<sup>131</sup> Obrazová příloha č. 9-10.

<sup>132</sup> *Čechoslovák v Anglii*, ročník. 1940, č. 28, s. 3.

<sup>133</sup> *Čechoslovák*, ročník 1941, č. 15, s. 5.

<sup>134</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 94.

<sup>135</sup> PLACHÝ, J., *Filozofové v battledressech*, Praha 2010, s. 110-11.

a stravu. Každému tedy zůstala nakonec částka, která připadla pro jeho běžné výdaje, jako bylo doplnění či oprava stejnokrojů<sup>136</sup>, prádla, obuvi, koupě kuřiva a předmětů denní potřeby. O peněžní situaci vojáků informoval i časopis Čechoslovák: „Dnem 11. tohoto měsíce letecké přídavky budou vypláceny v definitivní formě, která zamění nynější všelijaké podpory a umožní slušné živobytí rodinným příslušníkům našich vojáků, tyto přídavky budou vypláceny v hotovosti ne jako některé nynější podpory naturálně.“<sup>137</sup> Zlepšení finanční situace letců začalo řešit Československé ministerstvo financí v říjnu roku 1941. Uvolnilo tehdy finance ve výši 10 sh na den pro každého člena československého létajícího personálu, bez rozdílu hodnot, na dobu nejvýše 30 dnů v roce. Celkově se jednalo o částku 15 liber, která se výhradně týkala dovolené. Ženatý letec pobíral vyšší plat, což bylo pochopitelné vzhledem k tomu, že většina z nich měla rovněž děti.<sup>138</sup>

Stejnokroje Královského letectva byly bezvadně šité, každému na míru. Vzhled královských leteckých uniforem se neměnil od roku 1936 do roku 1943. Jednotná šedomodrá barva uniforem byla doplněna naleštěnými knoflíky se znakem letícího orla a korunky. Poddůstojníci měli zdarma všechny součásti výstroje. Pro důstojníky výdaje na novou uniformu, která se létáním rychle opotřebila, znamenaly čtyři až šest měsíců úporného šetření. Nehledě na to, že si museli průběžně dokupovat opotřeбенé části.<sup>139</sup> Stejnokroje byly po smrti vráceny jako majetek RAF do skladu. Každý voják musel mít u sebe průkaz RAF, kvůli ověření totožnosti. „Odvedli nás do skladů, v nichž jsme si odnesli bohaté a praktické vybavení. Zase jednou jsme si připadali jako v salónech lepšího krejčího. Každý si vybral přesně to, co mu padlo, a ještě přímo na jeho postavu byly na oděvu provedeny patřičné krejčovské úpravy. A tak jsme opouštěli sklady s nadílkou krásných uniforem, pláštěů, leteckých kombinéz, odznaků a čistícího náčiní a připadali jsme si jako po rozdělení dárků při mikulášské zábavě...“<sup>140</sup>

Čechoslováci, Belgičané, Poláci, Norové, Dánové a Holanďané přijali za své uniformy RAF s označením státní příslušností na rukávech v úrovni ramen,

---

<sup>136</sup> Uniformy a civilní oděvy se šily i v *Keath Bradburry LTD. 137 Regent Street London W1*, uniformy od 8 Gns. a důstojnické pláště od 9 Gns. včetně daně.

<sup>137</sup> *Čechoslovák*, ročník 1940, č. 42, s. 10.

<sup>138</sup> KUDRNA, L., c. d. s. 115.

<sup>139</sup> Museli platit daně, dani nepodléhali 25£ nebo 30£ pro S/Ldr a vyšší hodnosti ročně na udržování.

<sup>140</sup> BUFKA, V., c. d., s. 111.

kteřé bylo oficiálně schváleno nařízením velení letectva AMO A 95/41. Časem byly tyto uniformy přizpůsobeny většinou z vlád v exilu tak, aby se co možná nejvíce podobaly uniformám jejich vzdušných sil z předválečného období.<sup>141</sup> „Takže Čechoslováci, usmál se jejich nový kolega a obdivně se zadíval na československé pilotní odznaky, které měli seržanti připnuté na pravé kapse uniformy.“<sup>142</sup>

Proto, abychom si dokázali co nejvíce přiblížit, co nosili naši letci v době působení ve Velké Británii, je nutné podrobně se seznámit s tím, jak vypadal služební stejnokroj Královského letectva. Tvořila jej tradiční modrošedá čepice se štítkem s černým mohérovým páskem tzv. *Service cap*, s látkovým štítkem pro důstojníky a s koženým štítkem pro poddůstojníky a mužstvo. Pro důstojníky byla ušita z hladkého, pro poddůstojníky z hrubšího modrošedého kepru. Důstojnický znak na čepici byl tvořen pozlacenou orlicí se zlatou vyšívanou korunkou a vavřínovými listy. Čepice pro vyšší důstojníky měla štítek z černé kůže lemovaný zlatými dubovými listy, s jednou řadou pro plukovníky letectva, s dvojítm lemováním pro generálské hodnosti.

Skupina vyšších důstojníků používala stejné odznaky a symboly jako řadoví důstojníci, zatímco hodnostní sbor generálů nosil znak tvořený zlatě lemovaným věncem, korunkou a lvem, nad kterým byla pozlacená orlice. Mužstvo nosilo královský RAF monogram ve vavřínovém věnci z pozlaceného kovu. Nařízením velení letectva číslo A 93/36 byla zavedena polní čepice tzv. *Field Service Cap* neboli „lodička“, kde mužstvo nosilo svůj výše popsany znak, zatímco důstojníci a poddůstojníci měli na této čepici znak tvořený pozlacenou korunkou nad orlicí. V prosinci roku 1939 byla starší oválná čepice odstraněna z výstroje poddůstojníků. Výjimku tvořili pouze příslušníci policie, vojenští řidiči a nováčci. Během války se stala „lodička“ nejvíce oblíbenou pokrývkou hlavy, nosili ji převážně poddůstojníci a mužstvo.<sup>143</sup> Barety byly poprvé zavedeny u RAF pluků v roce 1943 a postupně se rozšiřovaly, ačkoliv byly všeobecně

---

<sup>141</sup> Čechoslováci a Belgičané si jednoduše přidali nárameníkové označení uveřejněná v nařízení velení letectva AMO A 555/40. Rovněž se nosily znaky a označení letecké příslušnosti. Čechoslováci je měli připnuty nad pravou náprsní kapsou. CORMACK, A., *RAF-uniformy a výstroj v letech 1939-1945*, Praha 2008, s. 22.

<sup>142</sup> RAJLICH, J. – SENAL, J. c. d., s. 25.

<sup>143</sup> Nařízením velení letectva AMO A142/40 byla zavedena lodička určená pro hodnostní sbor generálů. Ta měla kraje bleděmodře lemované a byla nošena společně se zmenšenou verzí odznaku této hodnostní skupiny.

zavedeny až po válce. Odznaky a symboly, které se používaly na „lodičce“ byly nošeny i na baretech.<sup>144</sup>

V roce 1936 bylo hodnostním sborem poddůstojníků zahájeno užívání stejné bundy s hodnostním sborem důstojníků. Jednořadové zapínání čtyřmi knoflíky, s tkaným páskem, kapsami s klopami. Kapsy u uniform pro důstojníky byly uzavírány knoflíky. Pouze u vnějších náprsních kapes poddůstojníků a mužstva byly tyto uniformy uzavírány klopami. Kalhoty byly nošeny společně s černými botami. Mužstvo mělo boty nad kotníky s oválnou přední částí, důstojníci pak polobotky do špičky. Během války bylo polobotkami vybaveno i mužstvo, a stejně tak všichni měli ve výstroji boty nad kotníky.

Košile s oddělitelnými límci jasně bledé modré barvy pro důstojníky a modrošedé pro poddůstojníky a mužstvo. Kravaty měly černou barvu a byly stejné pro všechny hodnostní sbory.<sup>145</sup> Důstojnický oděv stejně jako oděv praporčíckého sboru byl vyroben z hladkého keprového materiálu, zatímco poddůstojnický sbor a mužstvo měly uniformu z hrubšího kepru.<sup>146</sup> Vojín Kvapil vzpomínal na to, jak dostal svoji uniformu takto: „Každý dostal pytel kvalitních věcí jako od ježíška. Šaty elegantní, spíše vycházkové než polní a mnoho hochů si hlavně chválí počet kapes, což je zařízení chvályhodné, vzpomene-li že v kapse máme: nůž, lulku, cigarety, zápalky, hřebínek, zápisník, tužku, kapesník, knoflíky, nitě, špagát a někdy hodinky a peníze.“<sup>147</sup>

Hodnostní označení bylo stejné jak u ženských, tak i u mužských složek RAF a WAAF. U důstojníků byly manžetové přímký v bledě modré na tmavě modrém podkladu. Poddůstojníci měli rovněž přímký bledě modré na tmavě modrém podkladu, ale ve tvaru V a umístěné na horní části rukávu uniform. Piloti si našívali „křídla“, radisté a střelci polovinu „křidel“ s označením O nebo AG. Hodnosti seržantů měly tři pásy ve tvaru V na rukávech uniform.<sup>148</sup>

Označením „těžký služební stejnokroj“ byl u RAF nazýván polní khaki oděv pozemních sil. U poddůstojníků a mužstva se nosil spolu se zavedeným modrošedým hodnostním označením příslušnosti ke zbrani na nárameníku, zatímco důstojnický sbor nosil na náramenících hodnostní označení v podobě

---

<sup>144</sup> CORMACK, A., c. d., s. 5-45.

<sup>145</sup> CORMACK, A., c. d., s. 5-45.

<sup>146</sup> MOLLO, A., *Vojenské stejnokroje druhé světové války*, Praha 2008, s. 146.

<sup>147</sup> *Čechoslovák*, ročník 1940, č. 34, s. 4.

<sup>148</sup> CASSIN-SCOTT, J., c. d., s. 13.

lemovaných prýmků.<sup>149</sup> Za špatného počasí se modrošedý zimník nosil společně s tímto khaki oblekem pouze ve Spojeném království. Se zavedením „těžkého služebního stejnokroje“, který musel být nošen dokonce i při nástupech a přehlídkách, byla modročerná konopná tkanina nahrazena šedomodrým materiálem se vzorem *Pattern 1937*. Aby si ušetřili uniformu, byly u pilotů RAF při nácvicích i aktivní službě používány kombinézy.<sup>150</sup>

Železné helmy byly zavedeny pro všechny hodnostní skupiny RAF. Nařízením AMO N11074/41 byla stanovena tmavě šedá barva této výstroje. Kyslíkové masky typu D potažené zelenou látkou a s jelenicovou podšívkou byly později zdokonaleny. Používalo se čtyř typů leteckých kukel (B, C, D, E). Letecké ochranné brýle patřily k základnímu vybavení letců. Tónovaná skla se nepoužívala jen pro tlumení slunečního svitu při jasných dnech, či při letu nad oblačností, ale především pro ochranu při propouštění hermetizace, tedy podtlaku v kabině, či poškození skel kokpitu.<sup>151</sup> Při bojích byl používán jako pracovní oděv šedomodrý tzv. *battledress*.<sup>152</sup>

Předepsána také byla jistá pravidla, která se musela za všech okolností dodržovat. Stávalo se, že někdy docházelo k jejich porušování, to se potom projevovalo v denních hlášeních, kde byly všechny tyto přestupky zaznamenávány. Letci museli být upraveni tak, aby bylo všem ihned jasné, že jsou příslušníci dané perutě RAF a o jakou hodnost se v jejich případě jedná. Dle rozkazu byla dána přesná pravidla, která musí platit. Například, pokud byly límce u kabátu vyhrnuty, musely být vyhrnuty zcela, nikoliv napůl, a kabát musel být úplně zapnut. Vždy se muselo chodit v čepici, oholeni a ostříhání. Nesmělo se zdravit při jízdě na kole z důvodu bezpečnosti. Pozdrav musel být srozumitelný a zřetelný. Důležité bylo také zdravit důstojnice WAAF, na což především mužstvo a poddůstojníci

---

<sup>149</sup> Nařízením velení letectva A 251/42 stanovovalo pro poddůstojníky a mužstvo nošení bundy zapnuté až ke krku, zatímco praporčickým a důstojnickým hodnostem, byla tato bunda nošena rozhalená s bílým límcem a černou kravatou. Od ledna roku 1944 bylo této u pluků povoleno nošení této bundy s khaki košilí.

<sup>150</sup> Na tomto oblečení byly důstojnické hodnosti umístěny na obou ramenou, zatímco poddůstojníci a mužstvo měli hodnostní označení na pravém rukávu dle nařízení velení letcův AMO N72/42.

<sup>151</sup> CORMACK, A., c. d., s. 5-45.

<sup>152</sup> MOLLO, A., c. d., s. 148.

zapomínali. Zakázáno bylo chodit s rukama v kapsách, při vytahování a stahování vlajek se muselo stát v pozoru.<sup>153</sup>

Během vycházek museli mít důstojníci vycházkový stejnokroj, polní čepici, plynovou masku (u pasu) a služební rukavice. Mužstvo oblékalo rovněž vycházkový stejnokroj, tj. košile a boty předepsaného vzoru, polní čepice, plynovou masku (u pasu), bez nutnosti rukavic a přileb. Nezařazení důstojníci a velitelé perutě nosili vycházkovou čepici. Zprvu se používaly starší nebarevné typy záchranných vest a dýchacích masek, později byly vesty žluté nebo oranžové barvy pro snazší identifikaci pilota v moři.

Nebylo možné odepsat ztrátu výstroje, pokud bylo prokázáno, že k její ztrátě došlo nedbalostí způsobenou daným letcem nebo špatnou organizací u perutě nebo v sekcích. V prvním případě musel dotyčný letec zaplatit veškeré ztráty zaviněné svou nedbalostí, v druhém případě byl zodpovědný velitel perutě nebo velitel dané sekce. Ve všech případech, kdy bylo podezření, že jde o krádež, bylo nutné tuto skutečnost neprodleně nahlásit staniční policii nebo písemně staničnímu administrativnímu důstojníkovi. Byly známy případy, kdy byl letec náhle převezen do nemocnice a po svém návratu zjistil ztrátu části, nebo celé výstroje. V takovém případě se jednalo o špatnou organizaci u perutě a v sekcích. Výstroj člena personálu odeslaného do nemocnice měla být ihned odeslána do úschovny a velitelé perutě nebo sekcí byli zodpovědní za to, aby k úschově došlo. Pokud k tomu nedošlo, činilo to finančně zodpovědnými právě velitelé perutí nebo daných sekcí.<sup>154</sup>

Samostatnou otázkou bylo také kouření na základnách. Zpočátku se vyskytovaly případy, kdy se kouřilo vždy a za všech podmínek. Problémem bylo, že se kouřilo po celou dobu výkonu zaměstnání, proto byly vydány směrnice omezující kouření. Jednalo se o to, že kouření bylo zakázáno v každé době během zaměstnání na silnici probíhající danou stanicí, dále se ovšem kouření povolovalo v prostorách kanceláří, ubikací, v kantýně, v jídelně a místech označených pro kouření za povolená. Tato místa byla přesně určena ve všech perutních a sekčních

---

<sup>153</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL VB VI, 311. bombardovací perut' 1283/CII/1/244, spisy S 1008/5/P3 Záznamy o výstroji letců 1942-1945.

<sup>154</sup> VÚA, Praha, fond: ČSL VB VI, 311. bombardovací perut' 1283/CII/1/244, spisy S 1008/5/P3 Záznamy o výstroji letců 1942-1945.

stálých rozkazech. Kouření bylo zakázáno v motorových vozidlech, za dodržování byli zodpovědní řidiči daných motorových vozidel.<sup>155</sup>

---

<sup>155</sup> Tamtéž.



## 7. Smrt, návrat domů a situace po roce 1948

U mnohých vojáků si válka vybrala nejvyšší daň-život. Nevrátili se z bojového letu, byli sestřeleni, zabiti v letounu, uhořeli, neotevřel se jim padák při seskoku. Jiní zaplatili životem při nepodařeném startu, přistání nebo leteckém nácviku.

Těžký okamžik pro každého znamenal loučení s kamarádem. Během pohřbu doprovázeli všichni z letky kamaráda na jeho poslední pouť. Rakev se zemřelým byla pokryta československou státní vlajkou a na ní ležela služební čepice zemřelého letce.<sup>156</sup> Svědectví o tom, jak probíhal vojenský pohřeb ve Velké Británii, zanechal kronikář 313. československé stíhací perutě. „Kněz se modlí a loučí se zesnulým. „K počtě zbraň“ a rakev se spouští do hrobu. Poté se loučí se zesnulým jménem jeho rodičů, přátel a vojáků jeho velitel.“<sup>157</sup>

Veškerá pozůstalost po příslušnících československého letectva byla ukládána u RAF *Central Depositary, Colbrook, Slough, Bucks England*, nemohla být vydána nikomu, kdo neprokázal své plné dědické nároky. Většina československých vojáků sepsala během svého pobytu v Anglii závět, kde osobní věci odkázali svým nejbližším kamarádům ve zbrani. Kamarádi mu věnovali tichou vzpomínku nad skleničkou a rozebrali si jeho věci. Časem vznikla i řada černých vtipů. „Tuhle košili moc nenos, vezmu si jí, až tě zabijou, říkali si piloti mezi sebou.“<sup>158</sup>

Když dlouhá a krutá válka na jaře 1945 alespoň pro Evropu skončila<sup>159</sup>, byl čas návratu i pro československé letce ve Velké Británii. Nastal čas loučení a příprav na cestu domů, odkud před šesti lety utíkali s nejasným osudem. Do vlasti se vraceli, aniž by věděli, co je tam, čeká. Co se stalo s jejich blízkými, s kamarády a domovem, který tu zanechali. „Maminka měla ráda zrnkovou kávu, aby mohla do noci pracovat. Tatínek a bratři kouřili. Nakoupil jsem tedy tyto věci za těch pár liber, které jsem měl. Chtěl jsem jim alespoň něco přivést a udělat jim radost.“<sup>160</sup>

---

<sup>156</sup>    Obrazová příloha č. 11-12.

<sup>157</sup>    KUDRNA, L., c. d., s. 124-126.

<sup>158</sup>    DUDA, Z. M., c. d., s. 129.

<sup>159</sup>    Válka v Evropě skončila 8. května 1945, kdy vstoupila v platnost bezpodmínečná kapitulace německých ozbrojených sil. Japonsko oficiálně podepsalo kapitulaci 2. září 1945.

<sup>160</sup>    ZADROBÍLEK, L., c. d., s. 157.

Nikdo z nich v té době ani netušil, jak strastiplný osud jim ještě život nachystá. Nelze popsat, co se tenkrát v jejich nitru odehrávalo, ale zkusme si to alespoň trochu přiblížit na vzpomínce Viléma Bufky: „Tak. A je po všem. Definitivně a neodvolatelně. Bloumám po betonové ploše manstonského letiště, bezúčelně přenáším z místa na místo svá skromná zavazadla. Pár konzerv, bráchům cigarety, doutníky a tabák pro tátu. Tohle je tedy náš konec války. Protože se dneska náhodou píše 17. srpna 1945 a protože ještě dneska poletíme domů. A já myslím na ty, co s námi nepoletí, co už dolétali navždycky. Myslím na těch šest všivých let, která nás rozesela po všech frontách této války, která nás odvála na všechna možná anglická letiště od Portsmouthu až po Orkneyské ostrovy, která si denně vybírala z našeho středu svou daň.“<sup>161</sup>

V srpnu 1945 odletěly československé perutě do Československa, kde byly jako jednotky RAF zrušeny 15. února 1946. Letci, příslušníci československých perutí se do osvobozené vlasti vraceli jako poslední, vracelo se 1465 hrdinů. Nevrátilo se jich 531. Radost z návratu se mísila se smutek nad těmi, jež se vrátit nemohli. Po návratu na letiště Ruzyně v Praze následovala přehlídka a slavnostní pochod Prahou, vedoucí přes Václavské náměstí a zakončený na Staroměstském náměstí. Zde byli letci pozdraveni uvítacími projevy členů československé vlády a prezidenta republiky Dr. Edvarda Beneše, který zvláště vyzvedl jejich vlastenectví. „Vím, jak jste netrpělivě čekali na chvíli návratu a dnešní plné zapojení do práce v osvobozené vlasti. Vítám Vás tudíž dnes při vašem konečném návratu ještě jednou a volám vás všechny do této národní práce, ...do organizování armády a do nových úspěšných letů....“<sup>162</sup>

Po přehlídce dostali všichni 14 dní dovolené, někteří se rozhodli opustit armádu. Jiní zůstali a pokračovali ve svém služebním zařazení v novém československém letectvu. Počátkem roku 1948 v československém letectvu tvořili 40 % létajícího personálu. Ostatní se vrátili do civilního života. V době války Československé aerolinie byly zrušeny a nebyly vyškoleny posádky dopravních letounů, ani pozemní personál. Bezprostředně po válce bylo v ČSA zaměstnáno 130 bývalých pilotů, navigátorů, rádiových telegrafistů a palubních inženýrů z RAF. Další bývalí příslušníci RAF z druhé světové války byli

---

<sup>161</sup> BUFKA, V., c. d., s. 7.

<sup>162</sup> ČEJKA, E., *Československý odboj na Západě (1939-1945)*, s. 285.

zaměstnání v administrativě. Celkem tvořili 80 % pracovníků v ČSA.<sup>163</sup> Někteří letci pochopili, že v Československu se nevyvíjí situace slibně a odjeli do své nové vlasti, kterou našli ve Velké Británii.<sup>164</sup> Jiní se rozhodli pro odchod v pozdější době a to za mnohem těžších podmínek.

Nastalo však smutné období jejich života. Dle nového ideologického programu komunistické strany, byli ti, co během druhé světové války bojovali v západních spojeneckých armádách považováni za nebezpečné, politicky nespolehlivé a nežádoucí pro režim. Většina z bývalých letců byla propuštěna ze zaměstnání. Po propuštění od letectva zpravidla následovala degradace, odnětí válečných vyznamenání a medailí, zbavení občanských práv, vystěhování z bytu.<sup>165</sup> Poté byli zatčeni nebo zadrženi do „údajného obvinění“ a odsouzeni k vysokým trestům odnětí svobody.

Odměnou za jejich hrdinství a obětavost jim bylo vězení, perzekuce a ponižování. A tak se po relativně krátké době setkávali starí kamarádi ve věznicích na Mírově, Ruzyni, v Leopoldově a Borech, nebo při těžké práci v uranových dolech na Jáchymovsku.<sup>166</sup> Letcům se dostalo úplné rehabilitace až po roce 1989.<sup>167</sup>

---

<sup>163</sup> <http://fcafa.wordpress.com/2010/08/15/victims-of-communism-3/> (31. 3. 2012)

<sup>164</sup> DUDA, Z. M., c. d., s. 178.

<sup>165</sup> Během tzv. očištných akcí bylo propuštěno 57 generálů, 209 plukovníků. 511 podplukovníků, 634 majorů atd.

<sup>166</sup> Jiné notoricky známými trestaneckými uranovými tábory byly Bytíz, Vojna, Jáchymov, Horní Slavkov.

<sup>167</sup> KUDRNA, L., c. d., s. 191.

## Závěr

Druhá světová válka, nejkrvavější a nejstrašnější konflikt v dějinách lidstva se stal prověrkou hodnot a charakterů lidí i celých národů v těch nejsložitějších chvílích. Prověřil jejich sílu, víru, odvahu a statečnost v boji proti nepříteli. Toto šestileté kruté období ukázalo sounáležitost národů, nevyjímaje ani ten československý. Ukázala se obětavost a odvaha československých vlastenců v boji za navrácení svobody jejich zemi.

Krvavé boje se odehrávaly na frontách po celém světě. Lidé umírali jak na válečných bojištích, tak v zajateckých a nacistických koncentračních táborech. Mnoho odhodlaných bojovníků bohužel zaplatilo za vítězství vlastním životem a konce války se nedočkal. Někteří Čechoslováci, kteří zůstali doma, začali vytvářet odbojové organizace, díky kterým se plno letců dostalo za hranice, aby se mohli začlenit do zahraničního odboje. Letecké jednotky byly jedinou československou ozbrojenou složkou v zahraničí. Svedly stovky vítězných vzdušných soubojů s nepřítelem.

Svou práci jsem rozčlenila do sedmi kapitol, kde každou jsem věnovala jednotlivému problému, který jsem předestřela již v úvodu. V první kapitole jsem se věnovala obecněji problematice vytvoření a zformování československé armády ve Velké Británii a vytvoření československých stíhacích a bombardovacích perutí. Jen okrajově jsem zmínila problematiku různosti politického smýšlení vojáků a odchod několika nepřizpůsobivých z armády. V druhé části kapitoly jsme se zaměřila na bojovou činnost jednotlivých československých perutí-310. stíhací, 312. stíhací, 313. stíhací a 311. bombardovací a smíšené 68. noční stíhací perutě.

V druhé kapitole jsem se zaměřila již na konkrétní problematiku ubytování stravování. Pokusila jsem se analyzovat z dostupného materiálu život na některých leteckých základnách, kterými prošli českoslovenští letci ve Velké Británii. Věnovala jsem prostor jak celkovému vybavení základem, tak úrovni ubytování. Snažila jsem se co nejvíce přiblížit složení stravy a dávek, posílaných Mezinárodním i Československým červeným křížem.

V pořadí třetí kapitole s názvem *Za hranice všedních dní, „boj s nepřítelem“* jsem zmínila prožití oslav svátků, výročí a vánoc na leteckých základnách. Kde jsem se věnovala z větší míry právě oslavě Vánoc, jejich

přípravy a průběhu. Menší část kapitoly jsme věnovala „boji s nepřítelem“, kterým jsem v tomto případě nemyslela nepřítele v podobě nepřátelských vojáků, ale anglického jazyka. Právě jazyk se totiž stal prvním nepřítelem, se kterým se vojáci museli utkat při vstupu do britského Královského letectva.

Jak jsem se již zmínila, také jsem se zaměřila na zastoupení žen v britském letectvu, a to nejen československých, ale i britských příslušnic. V krátkosti jsem shrnula působení WAAF. Ženskou otázku, jsem zkoumala i z pohledu uzavírání sňatků, narození dětí a pobírání rodinných dávek a příspěvků.

V kapitole *V zajetí*, analyzuji život v některých německých zajateckých táborech. Problematiku ubytování, stravování, dodávky balíčků od Mezinárodního červeného kříže, pokusů o útěk a tvrdých výsledků. I zde jsem čerpala především z dostupné autobiografické literatury účastníků bojů.

V předposlední kapitole věnované stejnokrojům a výbavě letců, jsem souhrnně popsala vzhled uniforem a jednotlivých součástí výbavy. Označení uniforem a letadel československými státními znaky, ale i změnu hodnotí a výplatu mezd. Vzhledem k obsáhlosti této problematiky jsem se jí dotkla jen okrajově.

V poslední sedmé kapitole jsem dala prostor smutnému fenoménu smrti v boji, loučení se s kamarády a případnému naložení s pozůstalostí zemřelého vojáka. Díky písemným vzpomínkám některých letců jsem přiblížila loučení s dočasným druhým domovem ve Velké Británii. Ve stručnosti jsem se pokusila shrnout nelehký život západních letců po roce 1948 v Československu.

Návrat pro mnoho československých letců ze Západu zpět do Československa na konci druhé světové války byl dosti rozporuplný. Nejdříve byli oslavováni a velebeni jako hrdinové, jež nasazovali svůj život za svobodu své vlasti v řadách jiných armád. Po únoru 1948 a převzetí moci komunistickou stranou byli perzekuováni, zatýkáni a posíláni do vězení jako vlastizrádci. Někteří, kterým se podařilo emigrovat, ani po dalším svém nedobrovolném odchodu na Československo nezapomněli, a po listopadu 1989 se vrátili. Mnozí to štěstí neměli a návratu do svobodné vlasti se nedočkali.

V několika letech po listopadu 1989 se začala konat opět setkání letců RAF. Z vyprávění strýce (*Václav Louda; nar. 1950; Kostomlátky okr. Nymburk; 15. 7. 2010*) mého otce vím, že i pozůstalí po letcích, jež se ze Západu nevrátili, byli vřele na těchto setkáních přivítáni a bylo s nimi zacházeno jako s příbuznými

opravdových hrdinů. V této době bylo také možné dostat zpět některé z věcí, jež byly vráceny po zemřelých z Velké Británie. Dlouhá léta byly jejich osobní věci majetkem státu. Nyní nastal čas, aby se o ně mohli přihlásit rodinní příslušníci, aniž by byli perzekuováni. Bohužel, mé rodině se to nepodařilo. V době, kdy se má babička (*Anna Krausová; roz. Loudová; 1942-2000*) a její sourozenci přihlásili o dědictví po svém strýci, bylo jim sděleno, že právě schránka s věcmi Jaroslava Loudy a několika dalších letců byla vykradena a věci nenávratně ztraceny.

Televizní a filmová tvorba posledních let na letce RAF také nezapomíná. Vzpomeňme na veleúspěšný film Jana Svěráka *Tmavomodrý svět*, který pojednává o osudu důstojníka Františka Slámy ve Velké Británii. František Sláma vypráví svůj příběh svým spoluvězňům na Mírově v roce 1950. Neméně úspěšným byl u seriál *Zdivočelá země*, který popisuje život bývalého československého pilota Antonína Maděry a jeho rodiny v poválečném Československu. Z dřívější doby připomeňme snímek *Nebeští jezdci*.

Co dodat závěrem, našich chlapců v období druhé světové války padlo hodně, byli skvělí a umírali mladí. I oni měli své sny a touhy pro které žili, a pro které šli i bojovat. Bylo by to zneuctění jejich památky, kdyby dnešní mladí lidé o nich nic nevěděli, nebo se na ně dokonce zapomnělo. Proto je nutné, aby hrdinské činy a oběti mladých československých vlastenců zůstaly trvale v paměti našich národů živé, a zachovaly se tak pro další budoucí generace. Nezapomínejme proto nejen na velké, ale i malé hrdiny mezi námi.

## Seznam použitých pramenů a literatury

### Nevydané prameny

Vojenský ústřední archiv, fond Československého letectva ve Velké Británii

### Vydané prameny

Becková, Pip, *Stále ve střehu*, Praha 2006

Beneš, Ladislav, *Nedokončený deník československého stíhače RAF*, Olomouc 1997

Bozděch, Václav Robert, *Bombardéry útočí*, Praha 1993

Bryks, Trudie, *Naděje a beznaděje*, Praha 2003

Bufka, Vilém, *Bombardér T-2990 se odmlčel*, Praha 1966

Bufka, Vilém – Dostál, Karel, *...a dole čeká kat*, Praha 1967

Čejka, Edward, *Zlomená křídla*, Praha 1970

Duda, Zbyněk Miloš, *Velitel stíhacího letectva*, Praha 2005

Fajtl, František, *Boje a návraty*, Praha 1987

Fajtl, František, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha 1990

Hess, Alexander, *Byli jsme v bitvě o Anglii*, Praha 2001

Knapp, Zdeněk Hanuš, *Mezi nebem a mořem: zápisky radiotelegrafisty, který létal s 311. československou bombardovací perutí RAF u velitelství pobřežního letectva*, Praha 1994

Konrádová, Libuše, *Byl jsem letcem R. A. F.*, Praha 2004

Liškutín, Miroslav Antonín, *Bouřlivá oblaka*, Praha 2006

Osolobě, Jiří, *Zbylo nás devět*, Praha 1988

Sehnal, Jiří – Rajlich, Jiří, *Stíhací pilot*, Praha 1990

Vild, Miroslav, *Osud byl mým přítelem*, Praha 1988

Zadrobílek, Ladislav, *Moje cesta k R. A. F.*, Brno 1993

### Tisk

Čechoslovák

Čechoslovák v Anglii

Čechoslovák v zahraničí

## Odborná literatura

- Cassin-Scott, Jack, *Ženy ve válce 1939-1945, Britské, americké, německé a ruské příslušnice armád*, Brno 2007
- Čechurová, Jana–Kuklík, Jan, *Hurá z Londýna*, in: Kovář, Martin–Stellner, František (eds.): *Staletí objevů, diplomacie a válek*, Sborník k 60. narozeninám profesora Aleše Skřivana, Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica 1-2003, Studia Historica LV, nakladatelství Karolinum, Praha 2005
- Čejka, Edward, *Československý odboj na Západě (1939-1945)*, Praha 1997
- Cormack, Andrew, *RAF uniformy a výstroj v letech 1939-1945*, Praha 2008
- Halley, James J. *The Squadrons of the Royal Air Force & Commonwealth, 1918-1988*, Kent 1988
- Hamish, Ross, *Freedom in the air: a Czech flyer and his aircrew dog*, South Yorkshire 2007
- Hurt, Zdeněk, *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*, Brno 2005
- Johnson, James Edgar–Lucas, Percy Belgrave, *Odvaha v oblacích*, Praha 1996
- Kolektiv autorů, *Dějiny Francie*, Praha 1988
- Kudrna, Ladislav, *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény: prostředí, společenských struktur, válečného času, morálky, věkové hranice a zabíjení*, Praha 2006
- Kudrna, Ladislav, *Když nelétali*, Praha 2003
- Kudrna, Ladislav, *Odhodláni bojovat: vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí*, Praha 2010
- Loucký, František, *Mnozí nedoletěli*, Praha 1989
- Masaryk, Jan, *Volá Londýn*, Praha 1946
- Michl, Jan, *Cizinci v RAF, stíhači z okupované Evropy od obrany k vítězství 1941–45*, Praha 2008
- Michl, Jan, *Cizinci v RAF, stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*, Praha 2006
- Mollo, Andrew-McGregor, Malcolm, *Vojenské stejnokroje druhé světové války*, Praha 2007
- Pajer, Miroslav, *Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství bombardovacího letectva RAF*, Cheb 1994



Pajer, Miroslav, *Ve stínu slávy: bojový výcvik československých letců, příslušníků bombardovacích a dopravních jednotek RAF, ve Velké Británii v letech 1940 až 1946*, Cheb 1992

Plachý, Jiří, *Filozofové v battledressech*, Praha 2011

Polák Tomáš, *NO. 310. (czechoslovak) squadron 1940-1945*, France 2008

Polák Tomáš, *NO. 312. (czechoslovak) squadron 1940-1945*, France 2008

Šmoldas, Zdeněk, *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*, Praha 1987

van Eyck, Manuel F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, Praha 1993

Vávrová, Milada, *Vojáci v sukních*, Jihlava 2001

Zudová-Lešková, Zita, *Ženy v čs. armáde v letech 1939-1945*. In: *Statečné ženy, o kterých se málo ví*, Praha 2003

## Obrazová příloha

### Příloha č. 1: Znaky československých perutí



Zdroj: <http://fcafa.wordpress.com/>

### Příloha č. 2: Život na základně



Zdroj: Osobní archiv autorky

**Příloha č. 3: Život na základně**



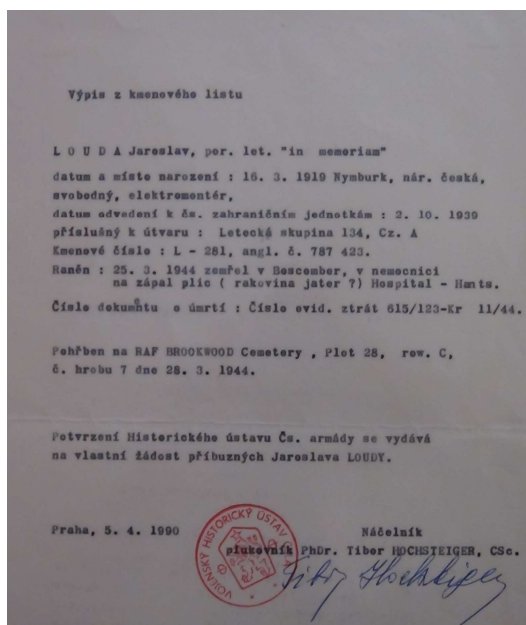
Zdroj: Osobní archiv autorky

**Příloha č. 4: Návštěva prezidenta republiky Dr. Edvarda Beneše**



Zdroj: Osobní archiv autorky

## Příloha č. 5: Výpis z kmenového listu



Zdroj: Osobní archiv autorky

## Příloha č. 6: Příspěvky za zesnulé letce

Hodnost	Smrt během války	Smrt v bojové akci
Air Marshal/ generálplukovník letectva	440£	1250£
Air Vice Marshal/ generálporučík letectva	350£	1000£
Air Commodore/ generálmajor letectva	290£	800£
Group Captain/ plukovník letectva	230£	600£
Wing Commander/ podplukovník letectva	210£	450£
Squadron Leader/ major letectva	170£	300£
Flight Lieutenant/ kapitán letectva	150£	200£
Flying Officer / nadporučík letectva	130£	150£
Pilot Officer/ podporučík, poručík letectva	130£	100£

Zdroj: Osobní archiv autorky

## **Příloha č. 7: Uniformy příslušnic WAAF**



Zdroj: CASSIN-SCOTT. J., c. d., s. 51.

## **Příloha č. 8: Příprava na akci**



Zdroj: Osobní archiv autorky



## Příloha č. 9: Uniformy RAF



Zdroj: MOLLO, A., c. d., s. 183-186

## Příloha č. 10: Uniformy RAF



Zdroj: MOLLO, A., c. d., s. 183-186

**Příloha č. 11:** Pohřeb F/Sgt Jaroslava Loudy



Zdroj: Osobní archív autorky

**Příloha č. 12:** Pohřeb F/Sgt Jaroslava Loudy



Zdroj: Osobní archív autorky